Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Twenty-first Annual Report of the Canadian Transport Commission 1987

Canada

The Twenty-first Annual Report 1987 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Office Automation Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1988
Catalogue No. TT1-1987
ISBN 0-662-55679-8

Printed in Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

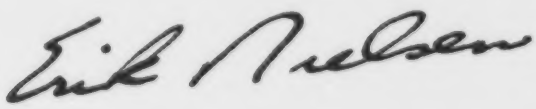
Bureau du Président | Office of the President

The Honourable John C. Crosbie
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the twenty-first annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, *for the calendar year ended December 31, 1987.*

Sincerely,



Erik Nielsen

Canada

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1987

President: Hon. Erik Nielsen, P.C., Q.C.

Vice-President (Law): J.David Thompson, Q.C.

Vice-President (Research): Vacant

Commissioners:

J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 11

Railway Transport Committee 15

Air Transport Committee 23

Water Transport Committee 29

Motor Vehicle Transport Committee 33

International Transport Policy Committee 35

Commodity Pipeline Transport Committee 37

Review Committee 39

Research Branch 41

Traffic and Tariffs Branch 43

Transportation Subsidies Branch 47

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 51

Appendices 61

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC) was created with the passage of the *National Transportation Act* (*NTA*) on September 19, 1967.

The former Board of Transport Commissioners for Canada (Rail), the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission were succeeded by a single regulatory agency -- the Canadian Transport Commission. The intent of the *NTA* in placing the three regulatory agencies under a single roof was quite simply one of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines".

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among seven committees and three branches. Five of the committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The other two committees deal respectively with review and appeals, and with international transport policy. One of the branches specializes in research, another handles traffic and tariff questions, while the third administers transportation subsidies.

During 1987, Commission committees conducted 14 hearings over 85 sitting days. They issued 988 decisions and 2 339 orders.

New Transportation Legislation

With the late summer passage of Bill C-18, and in anticipation of Canada's new *National Transportation Act* (*NTA, 1987*) becoming law on January 1, 1988, the Commission began to phase out its activities in 1987 to make way for the new National Transportation Agency of Canada. Still, a number of important inquiries were held and issues resolved during the year.

HIGHLIGHTS OF 1987

Rail Safety

In December, the Railway Transport Committee (RTC) of the Commission gave Canada's two major railways approval to operate freight trains without a caboose. However, in its decision, the RTC ordered the railways to meet a total of 37 conditions before allowing cabooseless train operations to occur.

One major aspect of the RTC decision allowed the railways to replace the caboose with an End-of-Train Information System (ETIS), an electro-mechanical device, and to relocate rear train crew to the cab of the locomotive.

Accident Investigations

Six major accident investigations were held under section 226 of the *Railway Act* in 1987, along with the investigation by regional offices of 1 500 other accidents. A rash of accidents in the maritimes during the spring prompted three such investigations.

They included a derailment of five locomotives and 39 cars at Thomson, N.S., 150 kilometres northwest of Halifax and another incident six kilometres southeast of Bathurst, N.B., where two locomotives and 29 cars were derailed during a coupling operation. Both accidents occurred

March 9 on CN trackage. On April 1, 17 freight cars fell into the Saint John River when a CP Rail bridge was washed out by moving ice.

Incentive Rates Approved

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) allowed CN to offer incentive rates for grain transportation during the 1987-88 crop year.

The decision cut shipping charges by $1.50/tonne if shippers could load their grain into blocks of 18 hopper cars within a 24-hour period and consign them to one destination. The provisions to allow the incentive rates were contained in the *Western Grain Transportation Act*.

Terms of Union Upheld

The principle of freight rate guarantees given to Newfoundland under the Terms of Union with Canada was upheld by an August decision of the Commission's Review Committee.

The committee ruling was on an application by the Attorney General of Newfoundland of a February, 1986 Railway Transport Committee (RTC) decision. At the time, the RTC found that the rate structure used by CN's TerraTransport on freight movements between the mainland and Newfoundland contained "numerous" non-compensatory rates (below costs). As a result of its findings, the RTC ordered CN to ensure that these rates be compensatory within 60 days.

However, the Review Committee ruling required CN to set rates for Newfoundland based on the Terms of Union, which entitled the province to enjoy freight rates based upon those applicable to mainland maritime destinations.

Regina Rail Relocation

In August, the Commission conditionally approved a City of Regina application under the *Railway Relocation and Crossing Act* (*RRCA*) to relocate major railway facilities in that city.

The approval was subject to the city filing a revised financial plan incorporating changes to the relocation proposals deemed necessary by the CTC panel.

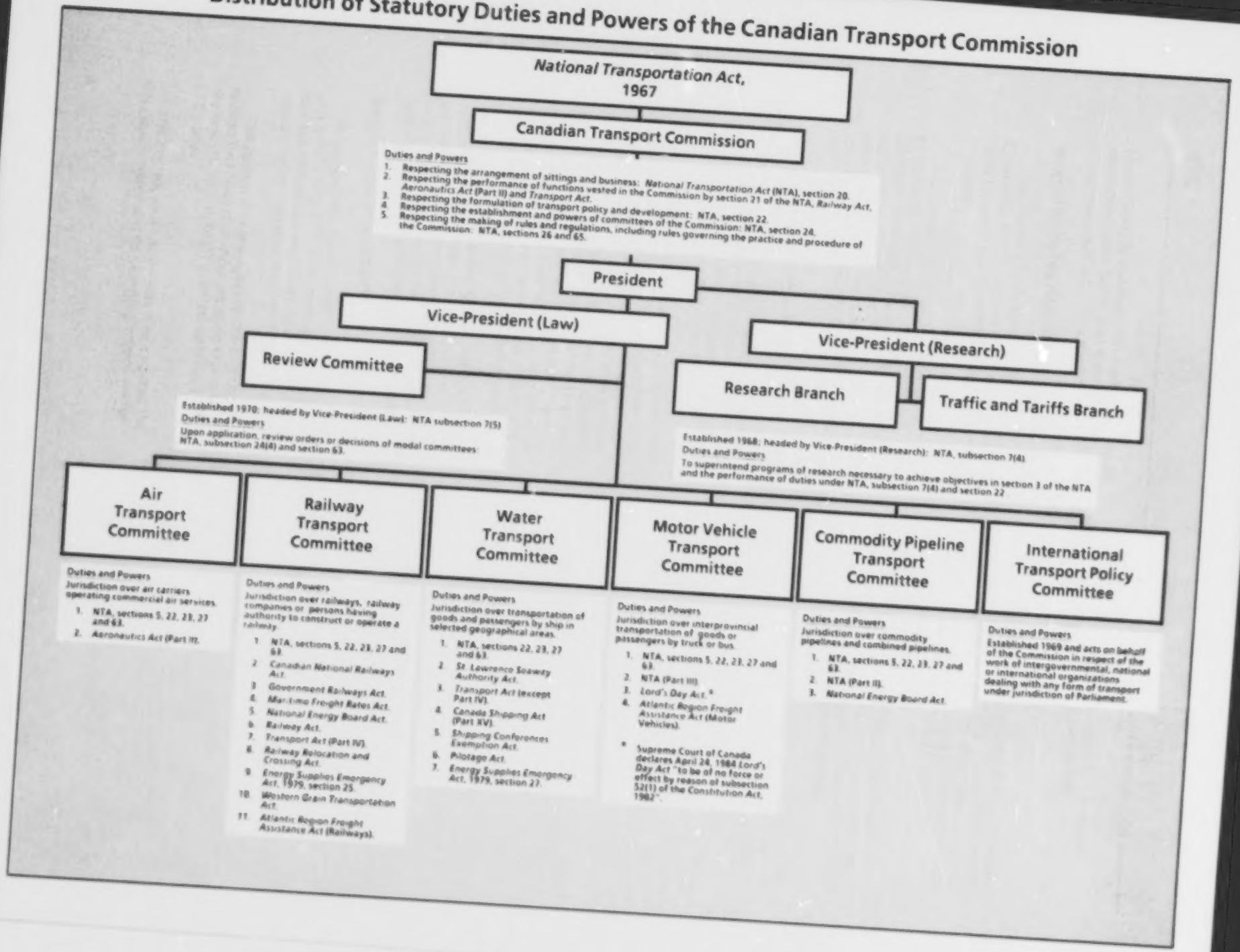
The Regina application was made so that the city could implement its planning objectives for urban development. It was the first major application heard under the *RRCA*.

ATC Cuts Red Tape

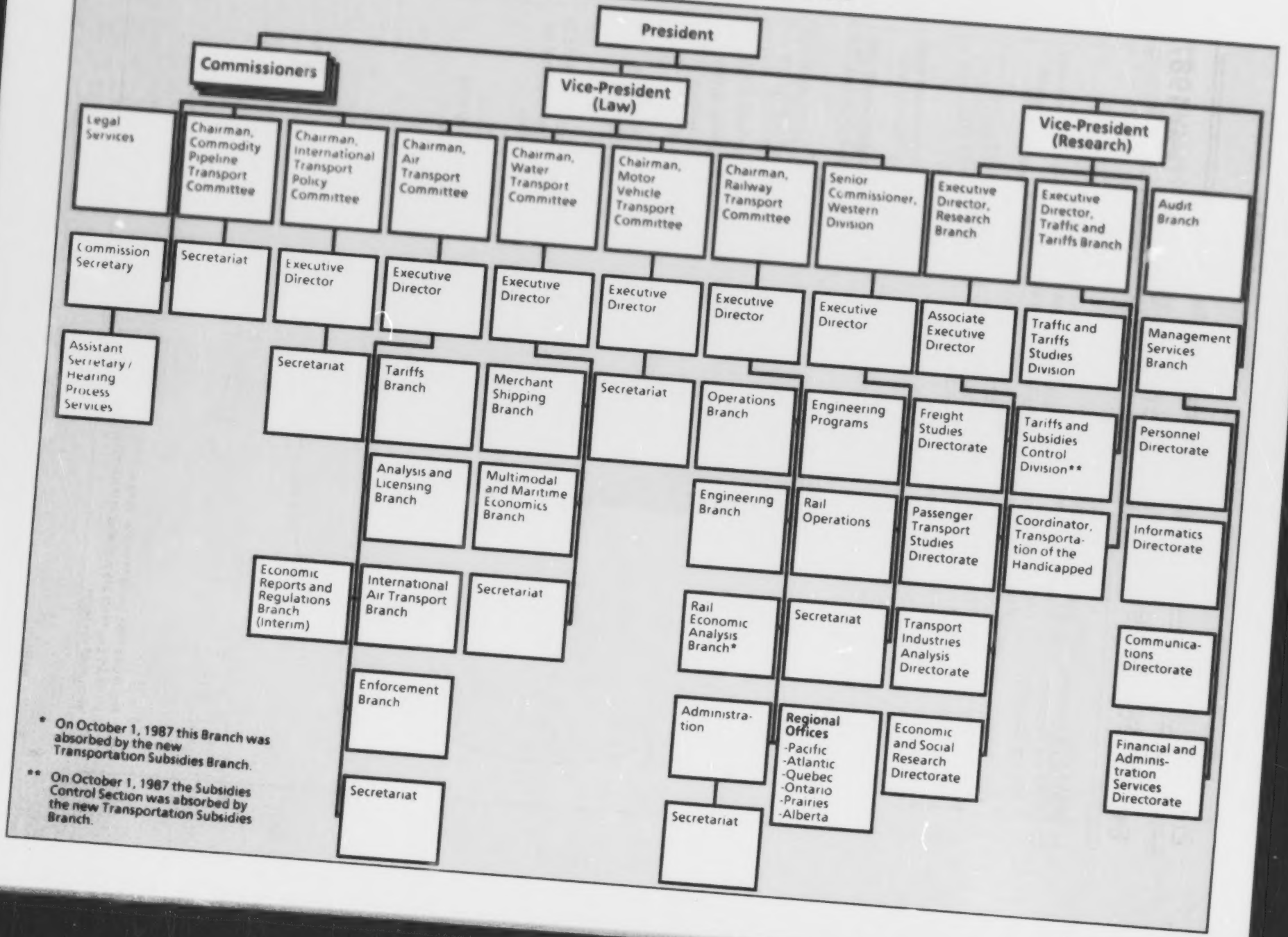
The Commission's Air Transport Committee (ATC) made it easier for international air carriers to react more quickly to the marketplace during the year by installing a low-cost computer link to the Airline Tariff Publishing Company in Washington, D.C.

Air Carriers can now request permission to match or introduce fares sooner than normally allowed by simply asking the ATC electronically as opposed to the time-consuming paper applications of the past.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



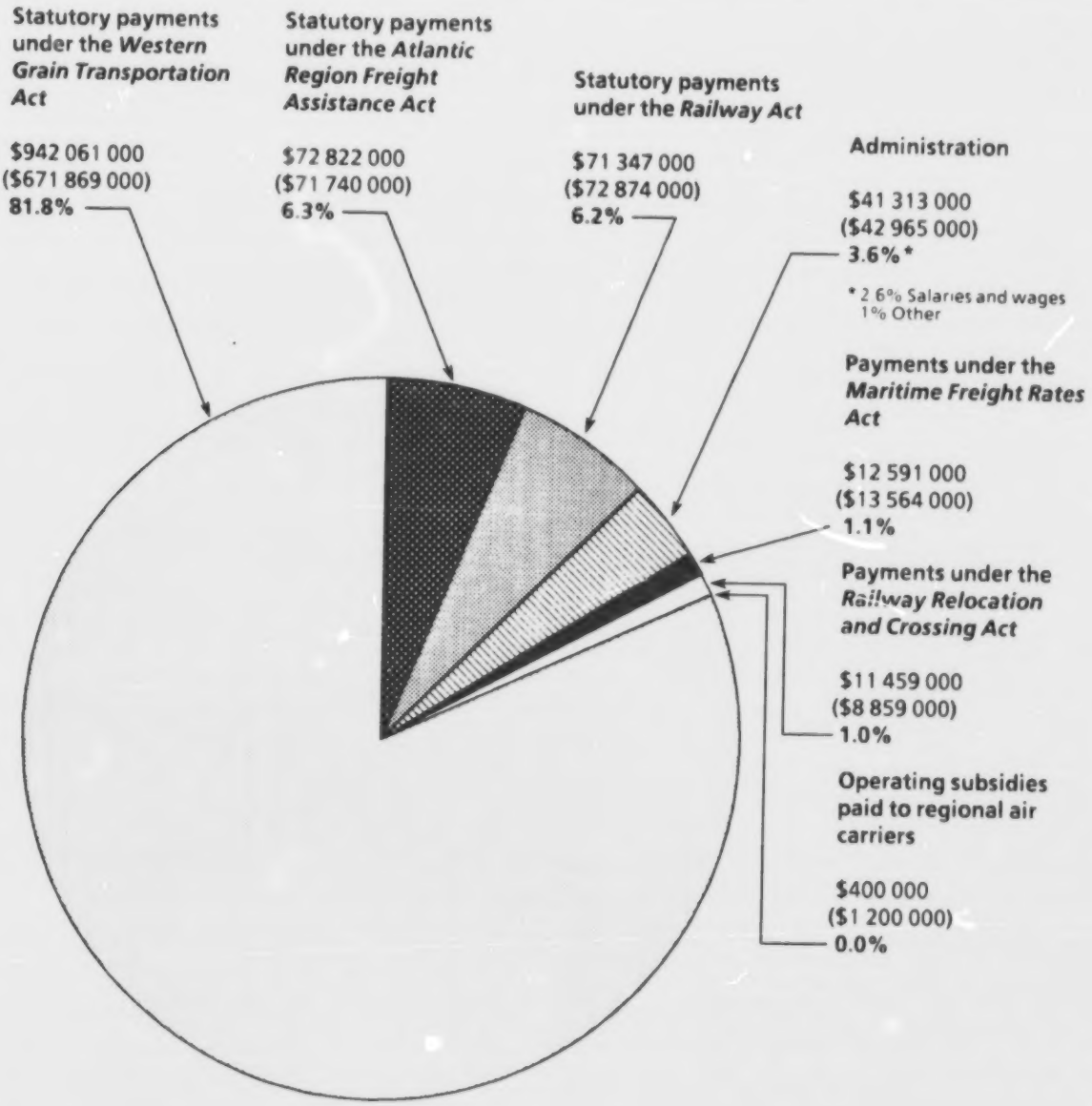
Canadian Transport Commission



* On October 1, 1987 this Branch was absorbed by the new Transportation Subsidies Branch.

** On October 1, 1987 the Subsidies Control Section was absorbed by the new Transportation Subsidies Branch.

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1987



Note: Figures for 1986 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1987 ($000s)	1986 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	71 347	72 874	(1 527)
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	72 822	71 740	1 082
Statutory Payments Under the *Western Grain Transportation Act*	942 061	671 869	270 192
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	400	1 200	(800)
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	12 591	13 564	(973)
Payments Under the *Railway Relocation and Crossing Act*	11 459	8 859	2 600
Total	**1 110 680**	**840 106**	**270 574**

WESTERN DIVISION

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a decision of Cabinet that the Commission should have a more visible presence in Western Canada.

The Western Division, which has its headquarters in Saskatoon, has brought the Commission closer to Canadians living in Western Canada. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, grain companies, cities, towns and communities, and all the individual users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Two commissioners, who are members of all committees, along with a small group of professionals and support staff, are located at the Commission's Saskatoon office.

Rail

There were no public hearings held during 1987 by the Western Division in the matter of reconsideration of applications to abandon railway branch lines. The following file hearings were held during 1987 in the matter of reconsideration of applications to abandon railway branch lines:

- CN Preeceville Subdivision - Order No. WDR1987-176 July 13, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Preeceville Subdivision between Preeceville (Mileage 72.73) and Kelvington, Saskatchewan (Mileage 113.58).

- CN Central Butte Subdivision - Order No. WDR1987-224 August 27, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Central Butte Subdivision between Moose Jaw Jct. (Mileage 39.37) and Mawer, Saskatchewan (Mileage 85.00).

- CN Acadia Valley Subdivision - Order No. WDR1987-318 November 23, 1987 ordered Canadian National Railway Company to abandon the operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre Junction, Saskatchewan (Mileage 0.0) and Acadia Valley, Alberta (Mileage 23.67) on December 31, 1988, contingent upon the establishment of an alternative grain handling and transportation service in Acadia Valley to serve the needs of the producers.

- CP Furness Subdivision - Order No. WDR1987-319 November 23, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to abandon the operation of the Furness Subdivision between Epping, Saskatchewan (Mileage 0.0) and Paradise Valley, Alberta (Mileage 19.5) on April 30, 1988 contingent upon the establishment of an alternative grain handling and transportation service in Paradise Valley to serve the needs of the producers.

- CP Colony Subdivision - Order No. WDR1987-321 November 30, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to abandon the operation of the Colony Subdivision between Rockglen (Mileage 0.0) and Killdeer, Saskatchewan (Mileage 24.6), thirty days following the closure of the Saskatchewan Wheat Pool elevator at Killdeer, or December 31, 1988 whichever event occurs first in time.

- CP Neudorf Subdivision - Order No. WDR1987-329, December 8, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Neudorf Subdivision between Rocanville (Mileage 52.5) and Esterhazy, Saskatchewan (mileage 82.0) and the abandonment application to be reconsidered before December 31, 1988.

- CP Kisbey Subdivision - Order No. WDR1987-341 December 29, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Kisbey Subdivision between Griffin (Mileage 43.6) and Weyburn, Saskatchewan (Mileage 60.9).

- CP Altawan Subdivision - Order No. WDR1987-342 December 29, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Altawan Subdivision between Notukeu, Saskatchewan (Mile 65.7) and Manyberries, Alberta (Mile 122.1).

- CN Erwood Subdivision - Order No. WDR1987-340, December 31, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Erwood Subdivision between

Baden, Manitoba (Mile 50.88) and Hudson Bay, Saskatchewan (Mileage 100.0) and the abandonment application to be reconsidered on or before December 31, 1988.

Other prairie branch line activities included the following:

- Completion of a connection between the CN Rail Watrous Subdivision and the CP Rail Colonsay Subdivision at Amazon, Saskatchewan, creating CN Imperial Subdivision; transfer of Dilke-Amazon Section to CN Rail, and abandonment of 34 9 miles of former CP Colonsay Subdivision, Amazon to Colonsay. This is in accordance with Order Nos. WDR1987-292 dated November 6, 1987, WDR1987-326 dated December 7, 1987 and WDR1987-343 dated December 21, 1987.

- Abandonment of 27.2 miles of the CP Lac Du Bonnet Subdivision, 2.1 miles of the CP Crofton Spur, 17.7 miles of the CP Fife Lake Subdivision, and 33.3 miles of the CP Colonsay Subdivision occurred during the year in accordance with Order Nos. WDR1987-007, WDR1987-085, WDR1987-174 and WDR1987-292 respectively.

- Removal of 56 4 miles of the CP Rail Altawan Subdivision, 28 5 miles of the CP Rail Neudorf Subdivision and 71.0 miles of the CN Rail Chisel Lake Subdivision from the basic rail network took place in 1987 in accordance with amendments to Prohibition Order No. 3, dated September 30, 1987.

- Removal of 17.3 miles of the CP Rail Kisbey Subdivision from the basic rail network took place in 1987 in accordance with amendment to Prohibition Order No 8, dated September 30, 1987.

Railway Branch Line Applications 1980 - 1987

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	23	**54**
Total Applications (miles)	959	656	**1 615**
Operations Ordered Abandoned (miles)	727	475	**1 202**
Operations Ordered Retained (miles)	90	139	**229**
Applications Pending (miles)	–	9	**9**
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	**175**
Total Basic Network		**15 774.03 miles**	

Regina Rail Relocation

In 1984, the City of Regina filed an application with the Commission under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, an application covering Phase II was filed.

A public hearing on the Phase I application convened at Regina on November 3, 1986 and proceeded with various adjournments until May 27, 1987 for a total of 52 days, excluding two pre-hearing conferences.

A decision and order on this matter, dated August 10, 1987, ordered that Phase I of the Regina Rail Relocation project may proceed subject to a number of conditions outlined therein.

An application has been filed and accepted by the Commission in relation to the proposed Phase II Regina Rail Relocation application. That application proposes to relocate substantially all of the remaining facilities of Canadian Pacific Limited and a portion of the remaining CN trackage in the City of Regina. The Phase II application is under review by the Commission and will result in a public hearing at a future date.

Options to Branch Line Use

The Branch Line Inquiry, chaired by Senior Commissioner J M. McDonough, issued a report in June, 1985, proposing demonstration projects such as short line railways and off-track elevators to test the potential alternatives to traditional branch line operation.

During 1987, Western Division personnel continued to monitor and evaluate two such innovative options to normal branch line operations in Western Canada.

One of these options is an off-track elevator project in the interlake area of Manitoba. Beginning August 1, 1986, grain was no longer shipped by rail from elevators at Fisher Branch and

Broad Valley, Manitoba. Instead it is moved by commercial truck to a transfer elevator at Arborg, Manitoba where it is then loaded into rail cars for movement to Thunder Bay. An implementation and evaluation committee, comprised of three area grain producers, representatives of CN, CP Rail, the Grain Transportation Agency, Manitoba Pool Elevators, Felix Holtman, MP, and chaired by Commissioner J.M. McDonough, was established to oversee this experimental project.

Another of the innovative options relates to the operation of privately owned short line railways. The Central Western Railway (CWR), with Cabinet approval and certain federal funding, purchased the 108-mile long Stettler Subdivision in Alberta from CN. This line originates approximately 150 000 tonnes of grain each year. The CWR intends to interchange with CN at Ferlow Junction and with CP Rail at Stettler. An implementation and evaluation committee was appointed by the Minister of Transport and is chaired by Commissioner J.M. McDonough. This committee is comprised of grain producers, representatives of four grain companies on the line, the provincial government, the two railways, the Grain Transportation Agency, communities along the line and Arnold Malone, MP.

Passenger-Train Service

Decision No. WDR1987-03, issued on March 10, 1987, which formed part of Order No. WDR1987-058 dated March 10, 1987 ordered CN to reduce the frequency of the passenger train service between Edmonton and Waterways, Alberta by one frequency northbound and one frequency southbound each week. This reduction was to apply only in respect to dedicated passenger trains identified as train Nos. 90 and 91.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5 900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in Western Canada, continued during 1987. The minimum standard to which these rail lines are rehabilitated permits the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis.

Expenditures to March 31, 1987, total approximately $813 million.

During 1987, engineering inspections were conducted on current work, and preliminary inspections for the 1988/89 year have also been completed.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1987, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level.

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, will cost in excess of $600 million when completed. Construction involved includes 21 miles of main track, two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Director of Engineering, Western Division, heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the CTC under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1987 under the direction of the Western Division's Director of Engineering.

Traffic and Tariff Matters

During the year, Western Division personnel were involved in the investigation and resolution of a number of specific freight rate complaints, and in providing freight rate and tariff information and advice, as required, to commissioners, senior officers and outside organizations.

The highlight of this activity in 1987 involved the hearing by the Commission of appeals from an incentive rate proposal made by CN and six grain companies under section 45 of the *Western Grain Transportation Act*. The appeals alleged that proposed rate reductions for statutory grain movements of $1.50 per tonne if certain conditions were met by the shipper, was contrary to law and prejudicial to the public interest.

Public hearings were held in Winnipeg, Regina, Saskatoon and Edmonton and elicited a high degree of public interest and participation. On April 10, 1987 the Commission dismissed the appeals subject to conditions and thereby ended the historic principle of distance-related freight rates for western grain traffic.

The Commission also denied a complaint that diversion charges should not be assessed against statutory grain traffic diverted between "ports in British Columbia" as defined in the *Western Grain Transportation Act*.

Orders and Decisions Issued

During 1987 the Western Division issued a total of 349 orders and 226 decisions related to passenger-train service matters, new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air service, rail grade crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation provided by the statutory authorities of the *National Transportation Act* (*NTA*), the *Railway Act* (*RA*), the *Railway Relocation and Crossing Act* (*RRCA*), and the *Western Grain Transportation Act* (*WGTA*).

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC are technical and economic in nature.

In the technical area, rail safety is the prime regulatory activity. There are seven broad categories of activity. They are:

- Accident Investigation;
- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

Two-thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1987.

The second major activity in the technical area is the responsibility for ensuring an adequate quality of service. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and used little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the following:

- Auditing the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction;
- Analysis and development of railway costing methodologies;
- Determination of subsidy payments under the *WGTA* and under the *RA*; and
- Auditing the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc.

The committee has six regional offices located in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1987, 4 061 motive power units were inspected by regional personnel during 934 inspection visits and 34 437 cars were inspected on 1 181 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers, air reservoirs, and train air brake systems to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1987, 897 train heating boilers, 205 stationary boilers, 731 air reservoirs and 356 air brake tests were observed and inspected across the country.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three to five year basis,to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1987, 8 000 miles were inspected; and.

(b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 22 locations. During 1987, 16 applications for fencing exemptions were received. There were also six applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further eleven applications for pipeline crossings.

In addition, special investigations were conducted into the maintenance of rail lines in Nova Scotia and in Vancouver, B.C., and into trespassing problems in the Toronto area.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1987, 151 such applications were received and 129 orders issued.

- New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1987 construction season was $106 953 for CP Rail and $1 560 030 for CN.

- Right-of-Way Fire Prevention

In 1987, 395 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

- Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1987, 24 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1987 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC. Over the years, RSAC has proved of increasing value as a forum for the input of railways and labour into RTC deliberations. The semi-formal discussions which RSAC provides are most useful to both the regulator and the regulated industry.

Regulations

The Commission issued five amendments to Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175:

- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rule 42 and Forms of Train Orders respecting protection of maintenance work.

- Amendment to Part III of the schedule to Regulation No. 0-8 concerning Operating Rule 14(m)(1) respecting engine whistle signals.

- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rules 205, 206, 207, 209, 210, 211, 220 respecting use of an electronic communications system.

- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rule 21 respecting display of engine signals.

- Amendment to Parts I (Subsection 8(4)) and III (Rule 46) of the schedule to Regulations No. 0-8 respecting use of reflectorized flags.

The Railway Employee Qualification Standards Regulations, CTC 1987-3 Rail, and the Railway Protection of Track Units and Maintenance Work Regulations, CTC 1987-7 Rail, in addition to an amendment to the Railway Safety Glazing Regulations made by CTC 1982-9 Rail, were also issued.

The following were approved by the RTC in 1987:

- Amendment to the Railway Accident Reports Regulations, CRC c.1164 (0-1)

- Amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c.1169 (0-21) (Locomotive Safety Controls)

- Amendment to Wire Crossings and Proximities Regulations, CRC c.1195 (E-11)

- Amendment to Height and Wire of Telegraph and Telephone Lines Regulations CRC c.1182 (E-18).

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. Although there were 453 railway crossing accidents in 1987, the numbers of accidents have been falling steadily for many years. The 1987 figure is 14 percent lower than the previous year.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur, as well as a number of the non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Payments of $11.5 million were made in 1987 under section 20 of the *RRCA* from the 1987 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 620 projects were completed.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The RTC also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Accidents which examines the overall problem of railway crossing accidents and initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were three meetings of the working group in 1987. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30 000 locations where public roads cross railway lines which are under the Commission's

jurisdiction. These records provide important information in identifying and evaluating crossings requiring the installation of automatic warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the *RRCA* for the construction of three grade separations. Another 31 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1987.

Rail Line Relocation

In Regina, Saskatchewan, discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. A public hearing dealing with the city's Phase I relocation proposal resulted in a decision by the Commission to approve the City's application subject to certain revisions to its plans.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1987, 38 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved.

There is an ongoing program to monitor maintenance and operation of electric signals in automatic block signal and centralized traffic control territories, at interlocked movable bridges and interlocked railway/highway crossings to ensure proper operations of signals.

Railway/Highway Protective Devices

There is an ongoing review of protective device systems, particularly at crossings of a complicated nature, upgrading such systems where now possible through technological advances. Following the program carried out previously in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario, the installation of new improved red and white pictographic crossing signboards was continued in the remainder of Ontario, Quebec and the Atlantic Provinces and is expected to be completed in March 1988.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken.

Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 277 new installations and, in addition, 201 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for five areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring;
- Occupational Safety and Health (OSH); and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the CTC on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1987, the branch was advised of some 4 400 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 500 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 453 crossing accidents, 253 derailments, and 82 collisions. (See Appendix B-V) As stated earlier, the number of crossing accidents fell substantially by 14 percent in 1987. However, the number of derailments was only two percent less than in the previous year, while the number of collisions increased by nine percent. In terms of work performed by the railways in 1987, traffic as measured in carload tonnage handled rose by 5.5 per cent over the 1986 figure.

CTC General Order 0-1, the Regulation which governs the reporting of railway accidents, is currently under revision. However, amendments were made to the Order in 1987 including changes to the property damage threshold which applies to main track derailments and collisions. The minimal threshold of $750 has been eroded by inflation. In order to reduce the reporting burden on the railways in respect of minor accidents and

bring the threshold amount more in line with that used in the United States, the figure was increased to $7 000 on November 1, 1987. Effective January 1, 1988, the reportable monetary threshold will be $7 350.

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*.

A total of six section 226 investigations were authorized and carried out by the RTC in 1987 These inquiries are listed below and four of the reports are now completed.

Mar. 9 Derailment at mile 42.69 CN Springhill Subdivision at Thomson, N.S.

Mar. 9 Derailment at mile 0.40 CN Nepisiquit Subdivision at Nepisiquit, N.B.

Apr. 2 Bridge washout at mile 100.5 CP Rail Shogomoc Subdivision at Andover, N.B.

May 3 Runaway train at mile 63.20 CSX Windsor Subdivision at Chatham, Ontario.

May 27 Collision between a freight train and a work extra at mile 100.8 CN Gladstone Subdivision at Makinak, Manitoba.

July 14 Derailment at mile 204.30 CP Rail Belleville Subdivision at Toronto, Ontario.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act* and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the RTC regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects freight containers.

Dangerous Goods Regulations

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and coordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

RTC orders covering bulk storage facilities are currently undergoing major amendments so that they will be more current.

The container inspection program continued to be enforced across Canada under the Safe Container Convention Regulations, while the CTC regional enforcement component was augmented by two new inspectors following completion of approved training.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1987, the RTC staff inspecting railway yards, terminals and shippers' sites carried out 12 000 dangerous goods rail car/shipping documentation inspections and 835 container inspections. Six-hundred and twenty-two bulk storage facilities under CTC jurisdiction and a further 121 such sites served by rail were also inspected.

Under Regulation CTC 1978-11 Rail, four explosive handling sites were approved, three sites are currently pending approval, one site was temporarily suspended while one other site was denied approval. Fifty-five hydrostatic retesting facilities were also approved in 1987.

Special permits are issued for the transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging. Under subsection 71.6(a) of the CTC's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, 216 new special permits were issued and 262 revised, four special permits were revoked and four applications were denied. Pursuant to section 73.9 of the Regulations, 94 non-CTC specification series IMO portable tanks were approved to be transported by rail under the stencil scheme format.

During 1987, there were 708 dangerous goods accidents/incidents reported, of which 186 were investigated by headquarters and regional dangerous goods officers.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

The public hearings into the application of CN and CP Rail for permission to operate freight trains without cabooses and with rear train personnel relocated in the lead unit were concluded on June 11, 1987. The Committee's decision was issued on December 14, 1987 which, in effect, granted CP Rail and CN's application provided certain conditions are met.

Monitoring of railway dispatching practices was carried out throughout the year at various offices. Some exceptions were noted and these were reported to the railways for corrective action.

The committee received three applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 18 subdivisions, and three applications from CP Rail for implementation on 29 subdivisions. The applications for the 18 CN subdivisions were investigated and none were approved, while the applications for the 29 subdivisions on CP Rail were investigated with 24 being approved. CSX Transportation made one application for one subdivision which is under consideration.

The RTC carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1987, staff rode 577 trains covering 59 799 miles and made 58 visits to yards for operations monitoring.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1987. During the year, 513 trains were monitored of which 155 were handling special dangerous commodities. There were no violations recorded during 1987.

Occupational Safety and Health (OSH)

In March, 1987, further to the RTC staff report on OSH conditions of diesel cabs in British Columbia, the RTC ordered Canadian Pacific Limited that effective January, 1988 all locomotive units operating in the lead or controlling position must be equipped with improved toilet, seating and food storage facilities. (Order No. R-40440 dated March 19, 1987).

In April, 1987 the Review Committee of the CTC considered Canadian Pacific Limited's application for review of RTC Order No. R-40083 dated December 4, 1986 which directed that CP rescind the demerit marks assessed against an employee who had invoked his right to refuse in accordance with the Regulations. The Review Committee ruled that there were no grounds to justify the review of the RTC's Order. CP subsequently advised the RTC that the railway company had complied with the directions contained in Order No. R-40083.

On April 2, 1987 the Minister of Labour and the President of the CTC announced in a news release that Part IV of the *Canada Labour Code* had been extended to cover those rail employees who work on board trains. The On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations (SOR/87-184 26 March, 1987) made pursuant to Part IV of the *Canada Labour Code* by the Minister of Labour on the recommendation of the CTC became effective on that same date. The CTC has agreed with the Minister of Labour to administer on his behalf the federal occupational safety and health program for rail employees working on board trains. A number of RTC staff have been appointed by the Minister of Labour to carry out the functions of "safety officer" prescribed in Part IV of the *Canada Labour Code*.

During the course of the year the CTC entered into a Memorandum of Agreement with Labour Canada whereby the roles and responsibilities of both parties were defined with regard to the manner in which the OSH program is to be administered in the rail industry. Information sessions were held across the country to apprise employers, employees and trade unions of the federal OSH program particularly as it applies to the joint administration of the *Code* by Labour Canada and the CTC in the rail industry.

The first meeting of the interdepartmental OSH Coordinating Committee (ICOSH), comprised of senior officials from Labour Canada, Transport

Canada (Air & Marine), the Canada Oil and Gas Lands Administration, the National Energy Board, the Atomic Energy Control Board and the CTC was held this year. The ICOSH Committee was established to ensure that the federal OSH program is carried out in an effective and efficient manner and meets periodically to review, evaluate and plan Part IV administration activities for all areas of the federal jurisdiction.

Quality of Service

Agency Centralization

There were two agency centralization applications before the RTC for consideration in 1987: one from the Chesapeake and Ohio Railway Company, and one from CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Decisions based on the information contained in Commission files were issued in respect of both applications. No new agency centralization applications were filed in 1987.

Branch Line Abandonment

The Branch Line abandonment program of the Railway Transport Committee was transferred from the Operations Branch to the Cost-Based Subsidies Directorate and is covered in this report under the Transportation Subsidies Branch.

A total of 27 applications pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of ancillary trackage were received in 1987. Seventeen of these applications were referred to the Western Division for processing. There were two applications carried over from 1986. Orders authorizing the removal of ancillary trackage were issued in respect of eight of the remaining twelve applications. As of December 31, 1987, there were four outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this program is to evaluate railway applications and proposals for authority to alter or restructure passenger-train services. It is also aimed at monitoring and evaluating the quality and efficiency of rail passenger services.

The quality control program requires that RTC inspectors report on the condition of passenger-train equipment and station facilities; the availability and accessibility of passenger services; the reliability, efficiency and standard of service and the railways' overall adherence to safety and service requirements.

In conjunction with the monitoring reports, complaints and queries received from the general public are considered as important indicators to quality of service. During 1987, 59 passenger service complaints and inquiries were received from various sources.

To fulfill the five-year review requirements of subsection 260(8) of the *Railway Act*, Order R-41255 dated November 12, 1987 was issued ordering the continuance of 11 passenger-train services. Also, Order WDR1987-058 dated March 10, 1987 ordered CNR to reduce the frequency of service between Edmonton and Waterways by one frequency per week in each direction.

Order R-40414 dated March 12, 1987 ordered the continuance of service between Edmonton and Prince Rupert.

Order R-41065 dated August 28, 1987 ordered the continuance of service between Toronto-North Bay-Kapuskasing.

Two public hearings were held during 1987 in respect of passenger train services. Following public hearings held on September 22 and 24, 1987, Decision and Order R-41426 dated December 31, 1987 was issued ordering the continuance of service between Bishop's Falls and Corner Brook.

Following public hearings held on November 24 and 25, 1987, Decision and Order R-41439 dated December 31, 1987 was issued ordering the reconstruction of the bridge at Ste-Anne de la Pérade allowing passenger-train service to resume after October, 1988.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is outlined in Appendix B-IV of this report.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

The responsibilities of this branch were taken over by the Transportation Subsidies Branch on October 1, 1987. The activities of the Rail Economic Analysis Branch for 1987 are therefore reported under the new branch.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service, while others are subject only to proof of financial and operational fitness which includes carrying adequate liability insurance. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where information on the file record is insufficient or inadequate to support a decision.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee. (See Appendix C-I).

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination, or if a carrier has failed to abide by its published tariff. International tariffs must also respect the corresponding bilateral air services agreement. (For data on tariffs, see Appendix C-IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. ATC examiners investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Analysis and Licensing, Economic Reports and Regulations, Enforcement, International Air Transport, and Tariffs. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings and handles consumer complaints.

The Financial and Administrative Services Section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, co-ordinates administrative actions in respect of the management of committee staff, and maintains the licensing records.

Analysis and Licensing Branch

The Analysis and Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing and Group Charters, Licensing and Regulations Analysis, and Audit.

The Domestic Licensing Division has primary responsibility for the analysis and processing of licence applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Licensing and Group Charters Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters as well as charters with large aircraft between points in Canada. The division also provides support for certain international air negotiations. (See Appendix C-II and III.)

The Licence and Regulations Analyis Division reviews the licence documents prior to issuance; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that newly licensed commercial air carriers commence authorized operations on a sound financial basis and carry adequate liability insurance. Division staff conduct investigations to determine the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. It conducts audits of tour operators or charterers to verify that protection mechanisms are in place for consumer advance payments. In addition, staff of the division provide advice on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

Economic Reports and Regulations Branch

This branch provides economic, regulatory and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of "public convenience and necessity" and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Air Statistics and Regulations Section develops and recommends amendments to the

economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This section is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Reports are prepared by section staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The section supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the implementation of bilateral and multilateral agreements on international air services is appropriate to the needs of Canadians, and maximizes to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; implements and administers air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analyzing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the ATC to federal and provincial government departments, to the airline industry, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America, Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger and cargo tariffs of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the tariffs of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights -

Tariffs

A new air services agreement was initialled in September between Canada and the United Kingdom which greatly increased the pricing freedom of air carriers in this market. The United Kingdom, after the United States, is the most popular destination for Canadians The market has witnessed, since the implementation of the agreement, vigorous pricing competition and innovative marketing schemes, including reductions in and elimination of advance booking requirements for highly discounted fares. The spillover effects on the rest of the Canada-Europe market are evident already.

All international air services agreements require carriers to file proposed fares, rates and conditions of travel in tariffs with the aeronautical authority

of the signatories to the particular agreement. With increased competition in international markets, the number of tariff filings has grown substantially. In the last three years, the volume of filings has increased by approximately sixty percent. Most air carriers are computerized, yet they create paper tariffs, usually only for regulatory purposes. The filing of these tariffs has imposed a burden, in terms of financial and human resources, on both the carriers and the regulatory authority. In order to more effectively utilize available resources and, at the same time, ease the regulatory burden on air carriers, the Air Transport Committee established a working group to review alternatives to the current paper manual tariff system, the most promising being the computerization of the tariff filing process. Computerization would not only allow carriers to benefit from a reduction in costs, but would also place them in a better position to implement new pricing initiatives and to react to competitive situations in a more timely and effective manner. As an initial step, the first computerized reception/transmission system for special tariff applications was installed in February and has greatly reduced the time and costs in treating the approximately two hundred such applications per month. The Air Transport Committee also co-operated with the aeronautical authorities in the United States and the United Kingdom in seeking to establish a standardized electronic filing system.

This was also the first year of total downward pricing flexibility domestically and a number of innovative fares were introduced by the airlines.

During 1987, the committee considered the ramifications of air carriers sharing airline designator codes, in terms of both their utility to air carriers and what they conveyed to air travellers, and initiated the development of a policy respecting this practice. This policy is expected to be formulated in 1988.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1987. These include:

- The extension of the suspension of the application of primary rights on livestock entity charters to February 29, 1988.
- The relief from route protection conditions contained on Class 4 Charter licences in respect of Class 1 or 2 unit toll services operated between Toronto and Chatham.
- The change of the date, from January 1 to March 31 of each year, by which farmers must file evidence to indicate that they continue to qualify for an exemption from holding a licence for aerial spraying of their own land and neighbouring farms within a 25 mile radius.
- The revision of the definition of the word "emergency" and the description of the circumstances in which owners or operators of privately registered aircraft or air carriers that do not have an appropriate licence may operate commercial air services which would be contrary to the provisions of the *Aeronautics Act* if not exempted from the operation of the Act by the Air Carrier Regulations.

Changes in Regulations being considered as of December 31, 1987

Since the *National Transportation Act, 1987* and the Air Transportation Regulations were expected to have effect from January 1, 1988, no changes in the Air Carrier Regulations were being considered as of December 31, 1987.

Reports and Studies

Work was completed during the year on several reports which will be published in 1988. They are *Canadian Level II Air Carriers: An Operational Review 1985*, and *Canadian Level II Air Carriers: An Operational Review 1986*. Similar reports were also completed on the operations of Level I Air Carriers, which will also be published in 1988.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1987, the branch was involved in 300 investigations of which 117 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution, 135 were referred to the ATC for administrative action, 24 were unfounded complaints and 24 resulted in a caution being given to the alleged offender. The branch also

continued by addressing various air carrier associations on 22 occasions to provide clarification of legislation.

Licensing Activity

Regulations that exempted applicants proposing to operate charter commercial air services wholly within Southern Canada from the requirement to prove "public convenience and necessity", in effect since July 1985, continued to result in an increase in applications for charter authorities. These applications are processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether "public convenience and necessity" has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicant's expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1987, 929 decisions and 655 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C-V.

International Air Transport

In addition to the administration of 44 bilateral air transport agreements, new agreements were concluded in 1987 with Egypt, Hong Kong, the Ivory Coast, Spain, and Venezuela. A new agreement was reached with the United Kingdom replacing the previous agreement signed in 1949. Similarly a new agreement with Pakistan replaced the previous agreement signed in 1960. Revisions of existing agreements were completed with China and Singapore. In total 16 rounds of negotiations and four consultative bilateral meetings were conducted during the year.

In 1987, as the Canadian aeronautical authority, the ATC negotiated various charter matters with their counterparts from France, India, Jamaica, and Venezuela. Tariff issues were discussed with the United Kingdom and the Netherlands and dialogue was initiated or pursued with a number of countries with a view to implementing supplementary statistical exchange agreements. Charter permit fees were discussed with the Mexican authorities.

Consistent with the federal government initiative to encourage activity at Hamilton Airport, procedures were put in place to authorize airlines to transship at Hamilton in bond cargo originating in or destined for third countries.

The participation of Canadian airlines in 1987 in the provision of international scheduled air services changed primarily as a result of mergers, acquisitions and the new policy of increasing competition expressed in new designations and a Policy Statement issued in October. New services under the Canada-US Regional Local and Commuter Services notes were authorized for 25 applicants and the all-cargo joint venture operation of Canadian Airlines International and the Flying Tiger Line was approved under the Canada-US Exchange of Notes on all-cargo services. Formal consultations under the provisions of the Canada-US agreement were held in Washington to discuss the terms of the Understanding on access to New York area airports.

At the multilateral government level ATC officials continued in 1987 to provide support for Canada's participation in the Council and Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and participated in the work of its Fares and Rates Panel. They organized the work of and chaired two interdepartmental bodies involved in ICAO related activities (National Facilitation Committee; Committee for ICAO International Air Law Activities).

In the interest of passengers travelling on international air services to and from Canada the ATC was actively pursuing, through its contacts with foreign aeronautical authorities, the possibility that foreign airlines operating to Canada might voluntarily increase their limits of passenger liability at least to the level adopted by those airlines for transportation to/from the United States.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D-I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

On June 29, 1987, a new *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* received Royal Assent and it came into force on December 17, 1987.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues.

The committee staff is organized into three units:

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data bases, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agenda and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to seven carriers, and interim operating authority was granted to three carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1987. (See Appendix D-III).

On the Great Lakes, interim operating authority was granted to one carrier, Woodlands Marine Inc. (See Appendix D-III).

Acquisitions

On August 3, 1987, the committee received notice that Transport Desgagnés (1981) Inc. intended to acquire, by transfer, all of the issued and outstanding shares of the Société de Gestion Desgagnés (1981) Inc., whose principal business is transportation. By this acquisition, Transport Desgagnés Inc. would acquire an indirect interest in Navigation Sonamar Inc., a company engaged in water transportation. Logistic Navigation Inc. and La Compagnie de Navigation Desgagnés Ltée filed an objection with the committee but later withdrew it.

On December 7, 1987, the committee issued Order No. W-336 closing its file on the matter.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Order, continued to review applications made to the Minister of Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 74 such applications received during the year, 53 were recommended for temporary entry, four were denied, and 12 were withdrawn. Twenty-nine of these were for vessels or activities not addressed in the Order and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix D-II.)

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The WTC administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, has been extended four times by proclamation for periods of one year with the last extension being for nine months until December 31, 1987. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending Bill. Bill C-21 received Royal Assent on June 29, 1987 and the Act came into force on December 17, 1987.

As of December 31, 1987, the Commission had on file documents of 34 shipping conferences whose 40 member lines provided services at Canadian ports. These 34 conferences offered 132 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file seven space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 18 lines, as well as four line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was involved in pilotage matters during 1987 and had to complete its regulatory role under the *Pilotage Act* on one case during 1987. This matter could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

  On December 27, 1986, the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges. The Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The Canadian Merchant Service Guild also intervened. The committee carried out its investigation and issued its decision on July 24, 1987.

International Maritime Transport

In line with the Government's reform of economic regulation in the transport sector, it was decided, in April 1987, to transfer the economic research functions of the CTC to Transport Canada, where they could better support the development of transport policy. Included in this transfer was the International Maritime Transport Branch of the WTC, which monitored developments in the international shipping industry and analyzed their economic impact on Canadian shipping services.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act* (*NTA*) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *NTA* establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1987, the committee received 37 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 32 of those cases because no objections were received. The five other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1986, the committee received 28 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition"

Roadcruiser

With the objective of bringing the Roadcruiser tariff more in line with other bus company tariffs, TerraTransport filed with the committee, on August 5, 1987, a new passenger tariff (Tariff 4-14) which took effect on September 4, 1987 and called for an average rate increase of five percent.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act*, which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *ARFAA* during 1987 amounted to $61.3 million compared to $59.5 million in 1986. (See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has two branches, one attached to the Air Transport Committee and one to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

A description of the branch's activities is found under the report of the Air Transport Committee.

International Maritime Transport Branch

This branch, formerly attached to the Water Transport Committee but forming part of the ITPC, was transferred to Transport Canada in April 1987, in line with the Government's decision to amalgamate the economic research functions of the CTC with those of Transport Canada so as to better support the development of transport policy.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act* (*NTA*).

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the *NTA*.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, although many potential long-distance slurry systems have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmunston, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Quebec.

REVIEW COMMITTEE

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1987, 42 applications for review were received. With the 17 cases carried over from the previous year (14 active and three in abeyance), the total number on hand in 1987 was 59 applications.

The Review Committee concluded the examination of 40 applications. The committee found 13 cases reviewable, it varied or rescinded six of the modal committees' orders or decisions and upheld two, while the other five were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 27 applications because there were no valid grounds to warrant a review.

Nine applications were either withdrawn or not pursued by the applicants because developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them. One application was considered not *bona fide* by the Review Committee and was dismissed.

Nine applications are outstanding: seven are still active and two continue to be held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

The Minister of Transport rendered four judgments in 1987 on matters relating to licence authorities in the air mode. One appeal was granted, and three were denied.

Her Excellency the Governor General in Council issued two Orders-in-Council during 1987, one relating to air and one to rail. Both petitions were denied.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

THE RESEARCH BRANCH was disbanded during 1987. Its functions and many of its personnel were transferred to Transport Canada in April 1987. Remaining personnel were reassigned within the CTC in preparation for the transition to the National Transportation Agency. Prior to winding down, the Branch continued its staff support for the transition of regulatory regimes from the Canadian Transport Commission to the National Transportation Agency.

A small number of Research Reports and Research Working Papers were published between January and April 1987, representing the completion of research work started during 1986. These are listed in Appendix G.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and provides assistance and support on an on-going basis to the Commission's modal committees on any matters related to the transportation of persons with disabilities. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

The Office continued its involvement in the development of intercity rail passenger accessibility standards for disabled persons. The Office provided expertise and advice on the incorporation of accessibility standards for all modes of transport into a single multi-modal package, including CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, marine, rail and air carriers. This package is now in the final approval stage.

The Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office, in consultation with Transport Canada, initiated two projects dealing with information dissemination. One is the development of regional workshops which are aimed at informing air terminal personnel of the needs of blind/visually impaired travellers and to offer suggestions on appropriate assistive techniques/approaches. (Note: it is anticipated that the audience of these workshops will be broadened over the next few years to include those from other disability groups such as mobility impaired, the deaf and hearing impaired and persons with cognitive impairment.)

The groundwork has been laid for the development of a pamphlet which will provide detailed information on the functions and jurisdiction of the National Transportation Agency and Transport Canada. It will be a consumer-oriented pamphlet containing information on the available recourse concerning matters related to transportation of disabled passengers.

The Office continued consultation with the provinces to maintain its contacts and to solicit information on the provincial programs with regard to transportation of disabled persons in Canada. It is anticipated that this project will continue and be updated each year to provide a comprehensive data base within the Office.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. As well, the Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

Tariffs and Subsidies Control Division

Subsidies Control Section

The responsibilities of this section were taken over by the Transportation Subsidies Branch on October 1, 1987. The activities of the Subsidies Control Section for 1987 are therefore reported under the new branch.

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act* (*RA*), the *Transport Act* (*TA*), the *National Transportation Act* (*NTA*), the *Western Grain Transportation Act* (*WGTA*), and CTC regulations.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1985	1986	1987
Total Rail Freight Tariffs Filed	59 866	59 247	50 798
Total Rail Express Tariffs Filed	9 550	12 141	7 337
Total Rail Passenger Tariffs Filed	533	126	142
Total Rail Agreed Charges Filed	746	581	291
Total Agreed Charges in Effect	189	169	32
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 464	1 411	1 082

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

In the course of 1987, staff of the section assisted in development of new interswitching regulations, meeting with affected parties and suggesting amendments needed to ensure a smooth transition on the coming into force of the new law.

Section staff assisted the Railway Transport Committee in its consideration of a number of appeals under section 47 of the *Western Grain Transportation Act* opposing "variable" rates for the transportation of grain. CN Rail had reached agreement with six grain companies to reduce rates for the 1987-88 crop year by $1.50 per tonne on grain from 47 origins in Western Canada when certain conditions were met. There was considerable opposition to the agreements and the RTC held hearings in Winnipeg, Regina, Saskatoon and Edmonton in March. In April, the committee issued a decision allowing the lower rates for the 1987-88 crop year, subject to the condition that the reduction be extended to all points that meet the conditions specified in the agreements.

In December, the CTC received notices from 21 shippers that they had reached agreements with CN and/or CP for reduced rates in the 1988-89 crop year.

Section staff also assisted the RTC in a public hearing to determine the continued applicability of certain RTC orders requiring the maintenance of freight rate parity between woodpulp rates from western Canadian and U.S. Pacific northwest origins. Following the hearing in Vancouver in March, the RTC concluded that as a result of the changed regulatory environment in the United States, it was no longer possible to discern the U.S. rate structure. As a consequence, the committee concluded that its orders could not be maintained and so rescinded them.

In addition, section staff prepared a report for the RTC concerning an appeal filed by Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd., pursuant to section 281 of the *Railway Act*, which alleged that certain Via Rail "deep discount" fare promotions were prejudicial to the public interest. The report was distributed to the parties for comments in May 1987. In September, the applicants withdrew the appeal.

Section staff also conducted and reported on an investigation of two applications from Voyageur Inc., pursuant to section 281 of the *Railway Act*, with respect to Via's regular passenger fares and promotional fares on certain routes within the Province of Quebec. A committee decision, issued in December, concluded that the tariffs under appeal did not have effects prejudicial to the public interest.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual orders to prescribe 1987 and 1988 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Staff members assisted in the investigation of an application, subsequently denied, by Voyageur Inc., under section 281 of the *Railway Act*, for leave to appeal a Via Rail passenger fare increase.

Section staff assisted in the preparation of regulations regarding filing and publication of railway freight tariffs, agreed charges, confidential contracts, and non-confidential summaries of confidential contracts, pursuant to section 155 of the *National Transportation Act, 1987*, in readiness for the coming into force of the new law.

During the year, section staff investigated various other complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and prepared reports on freight rates for use by the Office of Economic Regulatory Reform.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1987 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the development, maintenance and use of a traffic flow data base, research and investigation into the effects of the proposed transportation deregulation legislation and feasibility studies of methodologies proposed under the *NTA, 1987*.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, the annual order, dated December 16, 1987, and three supplementary orders prescribing

1987 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products.

The comprehensive, multi-year traffic flow data base containing rail movements within, into, and out of Canada and assisted highway movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 40 times by various federal, provincial and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission such as those related to the U.S. *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*; also for projects such as a Statistics Canada data request for a Rail Transport publication, a hazardous commodity study and a Supply and Services project on the allocation of taxation revenue for hopper car utilization.

Two of the feasibility studies conducted by the section included the viability of electronic filing of Confidential Contracts and section 118 (*NTA, 1987*) tariffs and the establishment of the methodology for Competitive Line Rates as per the *National Transportation Act, 1987*.

Staff continued to maintain, update and prepare a revised manual for the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry. In addition, staff successfully implemented two newly developed automated systems designed to facilitate production of RTC orders concerning minimum compensatory rates on canola products and to improve the efficiency of *WGTA* field audits.

In 1987, section staff also assessed the financial position of TerraTransport's Roadcruiser bus service, in consideration of the filing of a new passenger tariff increase, which was subsequently implemented.

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

THE TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH of the Canadian Transport Commission became a functional working element of the Commission on October 1, 1987. It was created following an indepth examination of the organization and utilization of resources devoted to the administration of transportation subsidy programs within the Commission.

Tasks which are now the responsibility of the branch were formerly discharged by the Traffic & Tariffs Branch and the Rail Economic Analysis Branch.

This branch consists of three operational directorates, namely:

(1) The Financial Analysis Directorate
(2) The Cost-Based Subsidies Directorate
(3) The Rate-Based Subsidies Directorate

Activities reported herein for the Transportation Subsidies Branch for this year are a composite of functions carried out by the present branch and the former branches of the CTC referred to above, for the period under review.

Responsibilities of the branch include railway accounting, costing, rationalization of rail lines and passenger-train services (See Appendix B-II and III) and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendix B-VI to XIV)

Payments approved by RTC in 1987 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act [1] (WGTA)	942 061 154
Railway Act	
- 1987 Advance [2]	39 977 519
- 1986 [3]	14 181 170
- 1972-1985 [3 and 4]	13 660 341
Total	**1 009 880 184**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*, P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985 and P.C. 1987-2471, Dec. 10, 1987. Includes Transitional Tally Adjustment of $71.6 million to be re-couped in 1988.
[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.
[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.
[4] Includes payments since 1972 for CP Tring Subdivision, not previously payable due to prolonged Ontario and Quebec Railway court case.

Financial Analysis Directorate

This directorate is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the Railway Costing Regulations (R-6313), and their implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is reliable, meaningful, useful for subsidy and policy determinations, and meets the regulatory reporting requirements. The work of the directorate involves the audit of railway records, depreciation rate determinations, the investigation of the railways' working capital requirements, and cost of capital determinations. The directorate also analyzes the railways' submitted costing methodologies and computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments and the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail.

Pursuant to the *WGTA*, the Financial Analysis Directorate is responsible for the determination of price indices and the monitoring of railway investment. The important task of determining price indices included the forecast of railway costs for the movement of Western grain for the 1987-88 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the *WGTA*. This responsibility included the annual determination of those Western Branch lines to be designated as grain dependent. Monitoring of railway investment includes the annual tasks of: ensuring that the railways publish their past year's investment and plans for the current and subsequent years, verifying the railways' publication on the past year's investment, and analyzing the railways' investment plans. The results are reported to the Minister of Transport and the Minister may, taking into account these reports, withhold money from the railways.

The directorate fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the costing, accounting and financial components of the 1986 CN and CP Rail charges to VIA Rail. The directorate continued its review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA and of methodologies for railway applications for revised depreciation rates. Further activities undertaken in 1987 included the continued identification and resolution of accounting issues, including a review of CN's methodologies in allocating fixed assets by geographic cost centres.

The directorate participated in the Regina Railway Relocation public hearing by providing advice on financial, accounting and taxation matters to commissioners and Commission counsel. The decision was issued August 10, 1987.

The directorate is playing a major role in revising the formula to update equipment rental rates. Discussions are continuing at the technical committee level with representatives from railways and the Federation of Canadian Municipalities. The committee approved a revision to the equipment rental rates late in 1987. Work in this area will continue during 1988.

A major component of implementation of the Cost of Capital Methodology Decision (1985) is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and calculating the appropriate inventory levels. Cost of Capital rates for CN and CP for 1986 were approved by the committee in December, 1987.

The directorate also undertook a revision of BC Rail costs for the transport of grain under the *WGTA* and this was completed in early 1987. The directorate undertook the development of Central Western Railway's costs for the transport of grain under the *WGTA* for the crop year 1986/87 and this is almost complete.

The directorate finalized 1985 unit costs and is in the process of finalizing 1986 unit costs which are used for all costing purposes under the *Railway Act*, *National Transportation Act*, and *Western Grain Transportation Act*.

During 1987, the directorate finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN and CP Rail for the years 1983 and 1984. In addition, unit and specific costs were finalized for passenger train subsidies for Algoma Central Railway and Ontario Northland Transportation Commission.

Following an October 27, 1986 application by VIA Rail for a review by the RTC of selected railway costing issues, the RTC approved on December 17, 1986 Terms of Reference and set up a Technical Working Committee to review the costing issues. The Technical Working Committee is comprised of members of VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (Class II Railways), Grain Cooperatives, Transport Canada and the provinces. The Technical Working Committee held meetings in January and May of 1987. Sub-committees were established to deal with certain railway costing issues and it is expected that a final report will be completed in early 1988.

Cost-Based Subsidies Directorate

This directorate makes payments in accordance with the *WGTA*, determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty, provides analytical support at public hearings, coordinates rationalization of rail lines and passenger-train services, carries out annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail, develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels and conducts special costing projects as required.

During 1987, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and

eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant portion of the directorate's resources was devoted to the timely processing of CN, CP Rail and BC Rail monthly applications for payments in respect of the *WGTA*. Also Central Western Railway's monthly claims were verified and payment recommendations in the amount of $2 358 254 were forwarded to the Grain Transportation Agency for processing under the System Improvement Reserve Fund. Additional verification was performed on the Special Assistance Program Agreement invoices submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western for the months of August through November on behalf of the Minister of Agriculture and the Minister of Transport. Recommended payments in the amount of $25 013 550 were forwarded for processing.

The directorate also undertook verification of CN and CP Rail waybill systems in support of *WGTA* payments.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, five public hearings were held during 1987 to consider branch line abandonment applications. File hearings were conducted for an additional 31 branch line abandonment applications, of which ten were conducted by the Western Division. Thirty-four new applications for abandonment of 35 branch lines were filed by the railways during 1987, including nine applications for Western lines. A total of 46 decisions and orders were issued during 1987 in respect of branch line abandonment applications, including 14 issued by the Western Division.

Orders and decisions issued in 1987 for branch line abandonment applications and the applications on hand as of December 31, 1987 are listed in detail in Appendix B-II and III to this report.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail Charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This directorate completed the verification of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of verifications of the Financial Analysis Directorate to compute the total charges of $368.4 million by the railways to VIA Rail for 1985. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on March 31, 1987 with respect to system total costs and costs by major function and on May 4, 1987 with respect to costs by individual passenger-train service. Because of the ongoing RTC costing review of CN and CP charges to VIA, the results of the Commission's investigation of 1985 charges were considered to be interim. In addition, the greater part of the determination of CN and CP Rail workloads, including switching activity, chargeable to VIA Rail with respect to 1986 operations was completed by the directorate during the latter half of the year.

In accordance with section 276 of the *Railway Act*, the directorate established minimum compensatory freight rates for the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894, by determining CN and CP Rail's 1988 variable costs. The order prescribing the 1988 minimum compensatory rate levels for the movement of rapeseed products was issued by the RTC on December 16, 1987.

Rate-Based Subsidies Directorate

This directorate assumed responsibilities discharged by the Subsidies Control Section of the Traffic & Tariffs Branch and continues to administer certain aspects of the Commission's mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include the Island of Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the

select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes payments to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such payments are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Payments are administered in accordance with regulations established by Orders-in-Council which, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory

Under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, truckers certified as eligible recipients receive assistance of 30 percent on revenue earned on westbound movements in relation to that portion of the movement performed within the select territory.

Westbound movements are also subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such assistance where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

This directorate also carries out external verification payments made under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Maritime Freight Rates Act*.

Amounts certified for payment during the period under review as compared to calendar year 1986 are contained in Appendix E.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Case Discontinued in 1985

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Company applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee dated December 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

On August 13, 1985 the appellant Norfolk and Western Railway Co. discontinued this appeal.

(This case was mistakenly reported in last year's annual report as having not yet been disposed of, when in fact the case was discontinued on August 13, 1985.)

Cases Discontinued in 1987

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

On August 5, 1983, leave to appeal was granted to Canadian Pacific Limited (CP Limited) respecting a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated April 14, 1983 which ordered an amendment to CP Limited's demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule 1 of the *Canada Grain Act*.

On May 4, 1987, the appellant, CP Limited, discontinued this appeal.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On December 6, 1982, the Court granted Transports Spéribel Inc. leave to appeal a December 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made.

On July 4, 1987, the appellant, Transports Spéribel discontinued this appeal.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-316

By notice of motion dated March 18, 1986, leave to appeal was sought from Railway Transport Committee Order No. R-39045 dated February 14, 1986 directing Canadian National Railway Company (CN) to apply certain costing criteria in determining freight rates on its container traffic to and from the Province of Newfoundland. The applicant submits that the CTC erred in law in concluding that section 276 of the *Railway Act* was not subject to the Terms of Union, 1949, between Newfoundland and Canada, and in ordering CN to file freight rates for container traffic to and from Newfoundland in compliance with the said section 276.

Subsequently, the applicant requested the CTC's Review Committee to reconsider this matter. By letter dated August 28, 1987, the Review Committee decided on this matter in the appellant's favour. The appellant therefore, on November 20, 1987, discontinued the appeal.

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel. In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek its intervention to have those tariff provisions disallowed.

On May 9, 1986, an application was filed with the Air Transport Committee (ATC) requesting that the licence of Air Canada be suspended or cancelled, and a substitution made in the carrier's tariff recognizing the right of disabled persons to determine their own self-reliance for the purpose of air travel.

By Decision No. 10205 dated November 4, 1986, the ATC approved the application in part by holding that the carrier's tariff provision at issue was contrary to section 113 of the Air Carrier Regulations, and by requiring the carrier to substitute a new tariff rule which accepts a disabled person's determination as to self-reliance.

The appellant, therefore, discontinued the action before the Federal Court on January 7, 1987.

British Airways PLC v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-367

On August 10, 1987, British Airways PLC filed in the Federal Court a notice of motion for leave to appeal Air Transport Committee Decision dated July 9, 1987 which rejected British Airways' proposed tariff amendment.

On October 1, 1987, British Airways discontinued its appeal.

Cases Decided in 1987

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-322
A-515-86

On August 13, 1986, the appellant was granted leave to appeal a Review Committee decision dated March 7, 1986. This decision in turn found no grounds for reviewing Railway Transport Committee Order No. R-38526 dated October 1, 1985, which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to Eastern Canada.

The Federal Court of Appeal dismissed the appeal on July 16, 1987.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-363

The applicant sought leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39915 dated October 23, 1986. This order implemented certain recommendations of the RTC investigation into the collision of a VIA passenger train and a CN freight train known as the "Trudel Collision".

By Order of the Federal Court of Appeal dated March 5, 1987, the application for leave to appeal was dismissed.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-359
A-10-86

On November 29, 1985, CP Limited (the applicant) was granted leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 27, 1985, which had the effect of interpreting an agreement between CP Limited and VIA Rail Canada Inc. and set both the terms and conditions, including the terms of compensation, pursuant to which the applicant would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the RTC,

according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on August 27, 1985.

On October 30, 1987, the Federal Court of Appeal allowed the appeal.

CN v. CTC
CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Applications were filed by the applicant railways for an Order of Prohibition to prohibit the CTC from considering the application of the City of Regina to relocate certain facilities owned and operated by the applicants on the grounds that there is no jurisdiction in the CTC to consider a phased relocation application, this application known as Regina Rail Relocation - Phase II.

The motion was initially heard on October 7, 1986 and in December, 1986, the Court requested further argument on the subject of the Trial Division jurisdiction. The motion came back before the Court on June 24, 1987 and by judgment dated July 14, 1987, the appeal was dismissed.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

This appeal arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated October 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s license by permitting it to expand its transborder commercial air services. Leave to appeal this decision was granted February 23, 1984.

The appeal was heard on June 15, 1987 and by judgment dated June 29, 1987, the Court directed the ATC to reconsider the application.

Cases Pending in 1987

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-336
A-237-87

CP Limited is appealing a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleges that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,

- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. By decision dated February 26, 1987, the Review Committee of the CTC confirmed the decision of the Railway Transport Committee dated June 23, 1986.

On March 11, 1987, CP Limited applied to the Federal Court to have its motion for leave to appeal brought on for consideration. The Court, on April 3, 1987, granted CP Limited leave to appeal.

The case has yet to be heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montréal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- Freight Traffic Interswitching Regulations; and

- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-364
A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on October 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated December 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on February 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The appeal had not been heard by the end of 1987.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-358
A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montréal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-369
A-237-86

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated October 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

The case has not yet been heard.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-317
A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated February 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved is: did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The appeal is scheduled to be heard on February 2, 1988.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the Railway Transport Commission (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-366
A-70-86

Canadian Pacific Limited (CP Limited) was granted leave to appeal Order No. R-38529 dated October 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claims the order is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated September 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

The appeal is scheduled to be heard on January 21, 1988.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The case has not come to trial.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-306
A-498-87

Canadian Pacific Limited (CP Limited) and Canadian National Railway Company (CN) jointly own and operate a section of railway known as CP's Langdon Subdivision from Rosedale to East Coulee in the Province of Alberta. In October 1986, an Inspecting Engineer of the Canadian Transport Commission (CTC) was directed to conduct an inspection of this joint line and report. Section 224 of the *Railway Act* provides that an Inspecting Engineer, if in his opinion it is dangerous for trains to pass over any railway or portion thereof, may by notice in writing forthwith forbid the running of any train over such railway or portions of railway. Such notice was given on October 17, 1986.

On October 27, 1986, the RTC requested a submission from CN and CP on the issue of whether or not the right to claim subsidy under section 252 of the *Railway Act* continues to exist during any period in which the running of trains on a track is prohibited by the Order of an Inspecting Engineer in the form of a Notice given pursuant to section 224 of the *Railway Act*.

CP submitted that its eligibility to claim subsidy pursuant to section 256 of the *Railway Act* continued. CP maintained that subsection 256(2) of the *Railway Act*, which states that, "When an uneconomic line of railway, or any segment thereof, is being operated within a claim period, the company operating it may file a claim..." clearly provides that a claim may be made when an uneconomic line of railway is being operated. According to CP, although the Order of the Inspecting Engineer specifically prohibits the railway from "the running of trains", the operation of a line of railway encompasses more than simply running of the trains. CP also states as follows:

> "Further support for this position is found in the determination by the Commission of actual loss pursuant to Section 256. The actual loss determined by the Commission relates to cost of many areas of operations of which the running of trains on the track is only one part. Some of these other items of costs include maintenance and depreciation, offline fuel and

wages, general administration, taxes and insurance."

When this matter came before the RTC for decision, it ruled that the right to file a claim, which is conferred by subsection 256(2) of the *Railway Act*, is limited to the period in which the line "is being operated within a claim period". In its decision, the RTC expressed the view that "the subsidy program is available where the company has a legal right as well as the legal obligation to operate the branch line". The RTC therefore concluded:

> "However, where, as in this case, the railways have an obligation flowing from a Special Act to utilize an uneconomical asset, but has been deprived of the legal right to use that asset, by the action of a superior body such as an Inspecting Engineer, a right to claim for subsidy does not exist."

In its decision, the RTC also confirmed the order of the Inspecting Engineer which prohibited the running of the trains on the Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee.

It is from this Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987- 01 both dated January 16, 1987, CP sought leave to appeal on the grounds that the RTC erred in law and jurisdiction in finding that the joint section ceased to operate within the current claim period on and from October 24, 1986.

Concurrently, CP applied to the CTC's Review Committee for a review of Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01. In May, 1987, CP Limited was granted leave to appeal.

On August 12, 1987, the CTC's Review Committee declared Decision WDR 1987-01 reviewable for error in law, therefore the practical effect of this appeal is nil. However, CP is seeking leave to appeal the Review Committee decision and rather than discontinuing this appeal, CP would prefer to leave the appeal in court and join it with an appeal from the Review Committee decision, should leave to appeal be granted.

Canadian Transit Company v. 429106 Ontario Limited

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-334
A-882-87

By application dated June 19, 1985, the Appellant, Algoma Central Railway applied to the CTC's Railway Transport Committee (RTC) to acquire land owned by the Respondent, 429106 Ontario Limited, for the purpose of expanding the Bridge Plaza.

The application was heard by the RTC on May 13, 1986 and by decision dated November 5, 1986 the Railway Transport Committee denied the Appellant's application.

On December 2, 1986, Algoma Central Railway applied to the CTC's Review Committee for a review of the RTC decision dated November 5, 1986. By Review Committee decision dated April 1, 1987, the CTC's Review Committee denied the appellant's application for review.

On September 28, 1987, Algoma Central Railway filed in the Court a Notice of Appeal against CTC Review Committee decision dated April 1, 1987.

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-378

On September 14, 1987, CP Limited filed a Notice of Application for Leave to Appeal CTC Review Committee Decision 1987-01 dated August 12, 1987 concerning CP's Langdon Subdivision subsidy claim.

CP's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- the Respondent erred in finding that the Railway Transport Committee should have rejected the Applicant's application for abandonment of the Langdon Subdivision.

- the Respondent erred in failing to find that the Applicant could file a claim for subsidy and could file an application for abandonment pursuant to the *Railway Act*.

The motion has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-342
A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-352
A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-356
A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion and therefore the CTC has jurisdiction over the Denison Spur.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-373 (CN)
87-A-375 (CP)

By notices of motion dated September 8, 1987 (CN) and September 9, 1987 (CP), the applicants seek leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987- 190 dated August 10, 1987 which conditionally approved an application for Railway Relocation.

CN has requested an oral hearing of the application and deferral of that hearing until the conditions in Order No. WDR 1987-190 have been complied with.

The motion has yet to be heard.

Atlantic Container Express Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-384

Atlantic Container Express Inc. (ACE), by notice of motion dated September 25, 1987, seeks leave to appeal Canadian Transport Commission Review Committee's Decision No. 198702 dated August 28, 1987 which rescinded RTC Order No. R-39045 dated February 14, 1986 and which directed Canadian National Railway Company (CN) to begin an immediate review of all its rates to, from and within Newfoundland to satisfy itself that each and every rate meets the criteria outlined in the Decision No. 1987-02 and where rates are found to be out of line with similar mainland Maritime rates adjusted for distance, to file new rates in compliance with Decision No. 1987-02 within 90 days from the date of that decision.

The Court motion for leave to appeal has yet to be decided.

Algoma Central Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-371
A-1071-87

On October 23, 1987, the appellant, Algoma Central Railway, was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 7, 1987 which ordered the disclosure to certain persons of confidential financial statements provided by the Applicant to the Canadian Transport Commission (CTC).

Algoma Central Railway bases its application on the following grounds:

- the CTC erred in deciding that there is no legal impediment to the release to the persons of the confidential financial information supplied to it by the Applicant;
- the CTC erred by treating the applications made by the Applicant as creating a lis or quasi-lis between adversarial parties; and
- the CTC erred in failing to maintain the confidentiality of the information supplied to it by the Applicant.

This case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. CTC
Canadian National Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their Notices of Appeal in the Federal Court on September 28, 1987 and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the Railways' motion for prohibition, re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

CSP Foods Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-359

CSP Foods Ltd., by notice of motion dated October 14, 1987, seeks leave to appeal an RTC decision dated September 16, 1987 which denied an application by CSP Foods Ltd. for an order removing from Tariff CFAE 4536-I, a restriction, whereby minimum compensatory rates contained in the said tariff, would not apply to movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay and Armstrong to eastern Canadian destinations, where, the ultimate destination was in the United States.

The applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

CP Limited v. CTC

Supreme Court of Canada

By application dated October 26, 1987, Canadian Pacific Limited seeks leave to appeal a judgment of the Federal Court of Appeal dated July 16, 1987 which dismissed CP's appeal of a Review Committee decision dated March 7, 1986 which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to Eastern Canada.

This case is scheduled to be heard on January 25, 1988.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-409

On December 29, 1986, CN applied to the Railway Transport Committee (RTC) of the CTC to abandon the operation of its Burford branch line from Brantford to Tillsonburg North including the Norwich Spur in the Province of Ontario.

The RTC held a hearing on the application and by Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41264 dated November 25, 1987, ruled that the operation of the Burford branch line is uneconomic and likely to so continue and ordered CN, among other things, to provide rail service on that portion of the branch line from Brantford to

a point near Burford once a week, when traffic is offered, and more frequently if warranted by traffic volumes. CN appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the RTC had erred in law and jurisdiction and on an RTC failure to observe the rules of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

United Transportation Union v. CN & CP & CTC

Federal Court of Appeal
File: A-1313-87

United Transportation Union, by Originating Notice under section 28 of the *Federal Court Act*, filed with the Federal Court on December 17, 1987 an application to review and set aside a decision and order of the RTC dated December 14, 1987 titled "A Decision Pertaining to Cabooseless Train Operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways".

The United Transportation Union bases its application on the following grounds:

- that the Tribunal failed to observe the principles of natural justice or otherwise acted beyond its jurisdiction;

- that the Tribunal erred in law in making its decision or order;

- that the Tribunal based its decision or order on erroneous findings of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it.

The case is still pending.

APPENDICES

A – *Western Division* 65

B – *Railway Transport Committee* 73

C – *Air Transport Committee* 101

D – *Water Transport Committee* 113

E – *Motor Vehicle Transport Committee* 117

F – *Review Committee* 119

G – *Research Branch* 123

APPENDIX A
Western Division

I – Significant Decisions and Orders, 1987 66

II – Removal of Other Trackage Applications on Hand, December 31, 1987 70

III – Grain Dependent Branch Lines, 1987-88 70

I – Significant Decisions and Orders, 1987

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR1987-01	WDR1987-005	January 16, 1987	a) Confirmed order of Inspecting Engineer prohibiting train movements on the CP-CN Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee, Alberta. b) Declared CP and CN ineligible to file subsidy claims, while train operations are prohibited.
WDR1987-02	WDR1987-007	January 16, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Lac du Bonnet Subdivision between Birds Hill and Beausejour, Manitoba, on February 16, 1987.
WDR1987-03	WDR1987-058	March 10, 1987	Ordered CN to reduce the frequency of the passenger train service between Edmonton and Waterways, Alberta to once weekly from twice weekly.
	WDR1987-085	March 28, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Crofton Spur on Vancouver Island, B.C.
WDA1987-76-10675		May 6, 1987	The Commission acted on its own motion respecting a Class 4 Charter commercial air service to vary a decision by removing restrictions which were not compatible with evolving domestic air carrier policies.
WDR1987-04		May 27, 1987	Adjudicated dispute between CN and two municipalities in Alberta with respect to the height of telecommunication wires and the apportionment of costs for raising the wires.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
	WDR1987-176	July 13, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Preeceville Subdivision between Preeceville and Kelvington, Saskatchewan.
WDR1987-05	WDR1987-174	July 10, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Fife Lake Subdivision between Coronach and Big Beaver, Saskatchewan.
WDR1987-06	WDR1987-187	July 30, 1987	Denied an application for a farm undercrossing but ordered CP and CN to avoid blockage of farm crossings at grade.
WDR1987-07		July 30, 1987	Denied a request by CP for additional funding for delays in respect to the installation of automatic protection at a level grade crossing in Yorkton, Saskatchewan.
WDR1987-08	WDR1987-182	July 27, 1987	Dismissed a complaint respecting the assessment of diversion changes on *WGTA* grain movements.
WDR1987-09	WDR1987-190	August 10, 1987	Granted an application by the City of Regina for the relocation of CP and CN railway lines and the CN yard pursuant to Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act*; subject to certain conditions.
WDR1987-10		August 26, 1987	Adjourned sine die an application by the Central Western Railway Corporation for a stated case to the Federal Court of Appeal on issues of constitutional jurisdiction.
	WDR1987-224	August 27, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Central Butte Subdivision between Moose Jaw junction and Mawer.
	WDR1987-231	August 31, 1987	Granted an application by the City of Thunder Bay, Ontario to extend Harbour Expressway over the line of the Canadian National Railway Company.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDA1987-162-11052		September 30, 1987	Granted an application for advanced flying training authority despite objections from Transport Canada, on the ground that operational considerations were not a relevant consideration in the exercise of discretion by the Commission under Section 16 of the *Aeronautics Act*.
WDR1987-11	WDR1987-318	November 23, 1987	Ordered CN to abandon the operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre junction, Saskatchewan and Acadia Valley, Alberta on December 31, 1988 contingent upon the creation of an alternative transportation service to meet the needs of area grain producers.
WDR1987-12	WDR1987-319	November 23, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Furness Subdivision between Epping, Saskatchewan and Paradise Valley, Alberta on April 30, 1988 contingent upon the creation of an alternative transportation service to meet the needs of area grain producers.
WDR1987-13	WDR1987-321	November 30, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Colony Subdivision between Rockglen and Killdeer, Saskatchewan thirty days after closure of the elevator on December 31, 1988, whichever is first.
WDRI987-14	WDR1987-329	December 8, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Neudorf Subdivision between Rocanville and Esterhazy in the Province of Saskatchewan subject to a further reconsideration on or before December 31, 1988.
WDA1987-199-11198		December 16, 1987	Disallowed a transfer of Class 4 charter, Class 9-4 International Charter and Class 7 Specialty commercial air services upon the ground that the commercial air services had been abandoned and ceased to exist.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR1981-16	WDR1987-341	December 29, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Kisbey Subdivision between Griffin and Weyburn in the Province of Saskatchewan and recommended to the Minister of Transport that the *Western Grain Transportation Act* be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.
WDR1987-17	WDR1987-342	December 29, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Altawan Subdivision between Notekeu, Saskatchewan and Manyberries, Alberta, and recommended to the Minister of Transport that the *Western Grain Transportation Act* be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.
WDR1987-15	WDR1987-348	December 31, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Erwood Subdivision between Baden, Manitoba and Hudson Bay, Saskatchewan subject to a further reconsideration on or before December 31, 1988 and recommended to the Minister of Transport that the *Western Grain Transportation Act* be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.

II – Removal of Other Trackage Applications on Hand December 31, 1987

Subdivision	Mileage	Location	Designation
CP Rail Victoria	40.0	Duncan, B.C.	Industrial Trackage
CP Rail Wynyard	25.52	Yorkton, Saskatchewan	Public Spur
CN Fraser	145.4	Prince George, B.C.	Industrial Trackage
CN Watrous	188.35	Saskatoon, Saskatchewan	Lorne Avenue Lead Trackage

III – Grain Dependent Branch Lines, 1987-88

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

Subdivision	From	To	Miles
Acadia Valley	Eyre Jct. (M. 0.0)	Acadia Valley (M. 23.7)	23.7
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	Alliance (M. 59.2)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	England (M. 75.0)	25.9
Arborfield	Crane (M. 0.0)	Arborfield (M. 19.4)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	Athabasca (M. 93.1)	72.9
Avonlea	Parry (M. 29.8)	Moose Jaw (M. 83.8)	54.0
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	Barrhead (M. 26.1)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	Battleford Jct. (M. 7.8)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	Willowbunch (M. 71.5)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	Big River (M. 56.5)	56.5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (M. 0.0)	Denholm (M. 116.5)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	Cactus Lake (M. 40.3)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	Paradise Hill (M. 15.7)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	Grand Centre (M. 61.1)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	Carrot River (M. 51.1)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	Laird (M. 28.2)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	Graysville (M. 50.9)	50.9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (M. 39.2)	Riverhurst (M. 110.5)	71.3
Chelan	Reserve (M. 0.0)	Crooked River (M. 60.1)	60.1
Colonsay*	Watrous (M. 0.0)	Dilke (M. 60.3)	60.3
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	Beechy (M. 94.3)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	Corning (M. 15.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 35.0)	Elk Point (M. 139.6)	104.6
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	Swan River (M. 98.5)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	Kipling (M. 128.6)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	St. Louis (M. 86.4)	62.8
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 104.8)	104.8

Subdivision	From	To	Miles
Erwood	Swan River (M. 0.0)	Birch River (M. 23.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	McCallum (M. 87.5)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	Dawson Creek (M. 138.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	Elgin (M. 42.4)	42.4
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	Churchill (M. 509.9)	179.6
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	Bon Accord (M. 9.5)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	Whitmore (M. 115.5)	115.5
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 43.8)	43.8
Matador*	Matador Jct. (M. 0.0)	Kyle (M. 29.7)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	Belmont (M. 102.2)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	Rossburn Jct. (M. 5.3)	5.3
Northgate	Elcott (M. 3.7)	Lampman (M. 39.4)	35.7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (M. 129.7)	St. Martin (M. 152.5)	22.8
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	Paddockwood (M. 23.9)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	Hines Creek (M. 113.4)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	Cando (M. 18.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	Sturgis Jct. (M. 65.3)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	Kelvington (M. 113.6)	46.2
Rhein	Campbell (M. 0.0)	MacNutt (M. 45.2)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	Glaslyn (M. 69.6)	69.6
Rossburn	Rossburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M. 104.3)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	Spirit River (M. 357.2)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	Humbolt Jct. (M. 54.1)	54.1
Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			**3 237.4**

*Owned by CP Rail, operated by CN.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	From	To	Miles
Altawan	Shaunavon (M. 0.0)	Notukeu (M. 65.7)	65.7
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M. 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0) (including Tribune Spur M. 7.0)	Minton (M. 79.1)	86.1
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Colony	Rockglen (M. 0.0)	Killdeer (M. 24.6)	24.6
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Dodsland*	Dodsland Jct. (M. 0.0)	End of Track (M. 28.4)	28.4

Subdivision	From	To	Miles
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Coronach (M. 62.1)	62.1
Furness	Epping (M. 0.0)	Paradise Valley (M. 19.5)	19.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0) (including Spur M. 15.0)	Souris (M. 145.0)	154.0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8
Irricana	Bassano (M. 0.0)	Standard (M. 36.5)	36.5
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Griffin (M. 43.6)	43.6
Lac du Bonnet	Beausejour (M. 33.2)	Lac du Bonnet (M. 65.7)	32.5
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.6)	104.6
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4
Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			**3 487.4**

*Owned by CN, operated by CP Rail.

APPENDIX B
Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1987 74

II – Orders and Decisions, 1987
Non-Prairie Branch Line Abandonment 78

III – Branch Line Abandonment
Applications on Hand, December 31, 1987 82

IV – Orders and Decisions Issued and in Effect, 1987
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services) 88

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1987 91

VI – Payments, 1987
Western Grain Transportation Act 92

VII – Summary of Total Claims and Payments
to Eligible Railways, 1986 93

VIII – Summary of Claims and Payments, 1986
Canadian National Railway Company 93

IX – Summary of Claims and Payments, 1986
Canadian Pacific Limited 94

X – Summary of Claims and Payments, 1986
Algoma Central Railway 94

XI – Summary of Claims and Payments, 1986
Quebec North Shore and Labrador Railway Company 94

XII – Claims and Payments, 1986
Section 256 (Unprotected Branch Lines) 95

XIII – Claims and Payments, 1986
Section 258 (Protected Branch Lines) 98

XIV – Claims and Payments, 1986
Section 261 (Passenger-Train Services) 99

I – Decisions Issued, 1987

Date Rendered	Subject	Disposition
Feb. 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of its Campbellford Subdivision from Corbyville to a point near Peterborough, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-40281.	Granted with condition.
Feb. 25	In the matter of payments pursuant to the *Western Grain Transportation Act* in respect of movements to Fort Frances, Ontario.	
March 31	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1987/88.	
April 1	Application by CP for Review of Order Nos. R-37047 to R-37057 inclusive and for the apportionment of costs for automatic protection at crossings on its Brockville Subdivision.	Reviewed and denied.
April 10	In the matter of appeals against lower rates for grain transportation proposed by the Canadian National Railway Company, Cargill Limited, Pioneer Grain Company Limited, United Grain Growers Ltd., Northern Sales Co. Ltd., Alberta Terminals Ltd. and Stow Seed Processors Ltd. Decision and Order No. R-40536.	Appeals dismissed subject to certain conditions.
April 30	Application by CP for authority to abandon the operation of the St. Mary's Subdivision between Ingersoll North and Zorra, Ontario. Decision and Order No. R-40605.	Granted.
June 3	Application of B.C. Forest Products Ltd. et al in the matter of freight rate parity on movements of woodpulp from origins in Western Canada to destinations in the U.S.A. Decision and Order No. R-40692.	Application denied and woodpulp orders rescinded.

Date Rendered	Subject	Disposition
June 17	In the matter of a reconsideration of the application by CN for authority to abandon the operation of the Albert Subdivision from Salisbury to Hillsboro, in the Province of New Brunswick. Decision and Order No. R-40741.	Granted.
July 7	Application by Voyageur Inc., pursuant to Section 281 of the *Railway Act* and Sections 23, 59 and 71 of the *National Transportation Act*, for leave to appeal VIA's Special Local and Joint Passenger Tariff 1: CTC I, filed with the Committee effective December 1, 1986.	Denied (possible future hearing on public interest).
Sept. 10	Application by CN for authority to abandon the operation of the Bartibog Subdivision, from Bartibog to Heath Steele, a total distance of 23.13 miles, in the Province of New Brunswick. Decision and Order No. R-41081.	Granted.
Sept. 16	In the matter of Saskatchewan Wheat Pool, Agra Industries Limited, Co-op Vegetable Oils Limited and Western Canadian Seed Processors Limited, pursuant to S. 23 of the *NTA* and the interim Decision of the Committee dated June 27, 1973; and, Order-in-Council P.C 1976-894, dated April 13, 1976; and an application by CSP Foods Limited, dated July 13 and 24, 1987, pursuant to S. 45(1) of the *NTA*, requesting that the Committee order removal from Tariff CFAE 4536-I of the restriction on movements destined to the United States.	Denied.
Nov. 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Tavistock Spur, off mileage 87.82 of the Guelph Subdivision, from Stratford to Tavistock, in the Province of Ontario, a total distance of 7.61 miles. Decision and Order No. R-41257.	Granted.
Nov. 25	Application by CP for authority to abandon the operation of the Bobcaygeon Subdivision from Dranoel to Lindsay, a total distance of 20.0 miles, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-41262.	Granted with condition.
Nov. 25	Application by CP for authority to abandon the operation of the Port Burwell Subdivision from Tillsonburg to Port Burwell, in the Province of Ontario, a total distance of 15.0 miles. Report and Order No. R-41263.	Granted with condition.

Date Rendered	Subject	Disposition
Nov. 25	Application by CN for authority to abandon the operation of the Burford Subdivision from Brantford to Tillsonburg North, including the Norwich Spur, a total distance of 30.54 miles, in the Province of Ontario. Report and Order No. R-41264.	Granted in part.
Nov. 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Lac St. Jean Subdivision from Ha Ha Bay Junction to Chicoutimi, a total distance of 5.31 miles, in the Province of Quebec. Decision and Order No. R-41290.	Granted with conditions.
Dec. 3	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Fergus Subdivision from Guelph to Fergus, a total distance of 14.57 miles, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-41313.	Granted with recommendation.
Dec. 9	In the matter of a consideration of the application by CN for authority to abandon the operation of the Thorburn Spur off mileage 42.33 of the Hopewell Subdivision from New Glasgow to Thorburn, a total distance of 5.95 miles, in the Province of Nova Scotia. Decision and Order No. R-41329.	Granted.
Dec. 14	A decision pertaining to cabooseless train operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways. Decision and Order Nos. R-41300 and R-41338.	Granted with conditions.
Dec. 30	Application of Voyageur Inc., pursuant to Section 81 of the *Railway Act* and Sections 23, 59 and 71 of the *National Transportation Act*, for leave to appeal VIA's Special Local and Joint Passenger Tariff 1: CTC 1, filed with the Committee effective December 1, 1986; and the application of Voyageur Inc., pursuant to Sections 45, 281 and 283 of the *Railway Act* and Sections 57, 58 and 59 of the *National Transportation Act*, for leave to appeal VIA's Special Local Passenger Tariff CTC-X-128, effective September 8, 1987.	
Dec. 31	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train service between Bishop's Falls and Corner Brook, in the Province of Newfoundland. Report and Order No. R-41426.	Denied.

Date Rendered	Subject	Disposition
Dec. 31	Applications by CN for authority to abandon the operations of branch lines, a total distance of 34.57 miles, on Vancouver Island. Report and Order No. R-41429	Granted in part.
Dec. 31	In the matter of Section 262 of the *Railway Act*; in the matter of the *National Transportation Act*; and, in the matter of the provision of rail service by CP on its Trois-Rivières Subdivision in the aftermath of the railway bridge washout which occurred at Mile 106.8 Trois-Rivières Subdivision, on April 1, 1987, near Ste. Anne de la Pérade, in the Province of Quebec. Report and Order No. R-41439.	CP to reconstruct bridge.

II – Orders and Decisions, 1987
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Newfoundland				
CN Carbonear	Brigus Junction-Carbonear 0.00 - 38.50	38.50	R-41400 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Clarenville (Lewisporte Spur)	Notre Dame Junction-Lewisporte 0.00 - 9.40	9.40	R-41398 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
Nova Scotia				
CN Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn 0.00 - 5.95	5.95	R-41329 12/09/87	Ordered abandoned January 13, 1988.
New Brunswick				
CN Albert	Salisbury-Synton 0.00 - 2.85	2.85	R-40741 06/17/87	Ordered abandoned July 17, 1987.
CN Bartibog	Bartibog-Heath Steele 0.00 - 23.13	23.13	R-41081 09/10/87	Ordered abandoned October 15, 1987.
CN Centreville	Valley-Woodstock 0.00 - 2.63	2.63	R-41339 12/09/87	Ordered abandoned January 8, 1988.
CP Shore Line	Bay Shore-Allan Cot 0.0 - 10.0 (Incl. Lancaster Spur)	10.8	R-41380 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
Quebec				
CN Chandler	Ste Adelaide-Gaspe 48.10 - 104.23	56.13	R-40439 03/24/87	Ordered continued.
CN Granby	Waterloo-Granby 0.09 - 9.00	8.91	R-41430 12/31/87	Ordered abandoned January 30, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Lac St Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi 205.65 - 210.96	5.31	R-41290 11/27/87	Ordered abandoned contingent upon VIA& CN reaching agreement re: provision of facilities for terminating passenger-train at Jonquière and issuance of order discontinuing passenger-train service between Jonquière and Chicoutimi
CN Monk	Ste Claire-St Isidore 196.30 - 209.00	12.70	R-41381 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988
CP Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles 1.0 - 32.5	31.5	R-41409 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CP Tring (QCR)	Courcelles-Megantic 32.5 - 57.7	25.2	R-28432 02/28/79	Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case in CP's favour By Review Committee Decision 1987-03 CP permitted to abandon between Courcelles and Megantic as per R-28432 issued February 28, 1979 to be effective April 4, 1979
CN Valleyfield	Cantic-Barrington 1.69 - 12.00	10.31	R-41401 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Valleyfield	Ayrness-Cecile 27.20 - 36.20	9.00	R-41386 12/23/87	Ordered abandoned January 22, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Ontario				
CP Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay 0.00 - 17.95	17.95	R-41262 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
	Lindsay 17.95 - 19.35	1.40	R-41262 11/25/87	To be transferred to CN.
	Lindsay 19.35 - 20.00	0.65	R-41262 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CN Burford	Brantford-Burford 3.35 - 11.00	7.65	R-41264 11/25/87	Ordered continued.
	Burford-Tillsonburg North 11.00 - 32.59 (Incl. Norwich Spur)	22.89	R-41264 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CN Campbellford	Corbyville-Peterborough 3.20 - 60.40	57.20	R-40281 02/11/87	Ordered abandoned April 12, 1987.
CP Elora	Cataract-Elora 0.00 - 29.5	29.5	R-41379 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Exeter	Ilderton-Centralia 7.39 - 21.58	14.19	R-41396 12/24/87	Ordered abandoned January 28, 1988.
CN Fergus	Guelph-Fergus 32.43 - 47.00	14.57	R-41313 12/03/87	Ordered abandoned March 2, 1988.
CN Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock 0.25 - 7.86	7.61	R-41257 11/20/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
TH & B Hamilton & Dundas	Dundas 0.00 - 2.66	2.66	R-41377 12/21/87	Ordered abandoned January 20, 1988.
CP Havelock	Tweed-Blairton 61.9 - 90.8	28.9	R-41382 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Kincardine, Newton and Owen Sound	Listowel 0.00 - 1.41	1.41	R-40466 03/26/87	Ordered continued.
	Stratford-Palmerston 1.17 - 36.62	35.45		
	Palmerston-Owen Sound 0.00 - 71.43	71.43		
CP Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell 18.5 - 33.5	15.0	R-41263 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CP St.Mary's	Ingersoll North-Zorra 0.00 - 4.3	4.3	R-40605 04/30/87	Ordered abandoned May 30, 1987.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00 - 181.42	82.42	R-40819 06/29/87	Ordered continued.
CP Teeswater	Fraxa-Teeswater 0.0 - 67.9 (Incl Mount Forest & Wingham Spurs)	72.7	R-41378 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
British Columbia				
CN Cowichan	Victoria 0.00 - 1.90	1.90	R-41409 12/31/87	Ordered continued.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria 0.00 - 1.37	1.37	R-41409 12/31/87	Ordered continued.
CN Cowichan/ Tidewater	Deerholme-Youbou 57.90 - 81.90	24.00	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April 1, 1988.
	Deerholme-Cowichan Bay 0.00 - 6.12	6.12	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April 1, 1988.
CN Tidewater	Cowichan Bay 6.12 - 7.30	1.18	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April l, 1988.
CP Victoria (Crofton Spur)	Osborn Bay-Crofton 0.00 - 2.1	2.1	WDR1987-085 03/28/87	Ordered abandoned April 27, 1987.

III – Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1987

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland			
CN Carbonear	Brigus Junction-Carbonear	0.00-38.50	Ordered abandoned February 2, 1988
CN Clarenville (Lewisporte Spur)	Notre Dame Junction-Lewisporte	0.00-9.40	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Stephenville	White's Road-Stephenville	0.00-7.00	Application received November 13, 1987.
Nova Scotia			
CN Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	0.00-5.95	Ordered abandoned January 13, 1988
Prince Edward Island			
CN Kensington	Linkletter-Tignish	19.45-84.61	Ordered continued November 14, 1985 and to be reconsidered before November 14, 1988.
CN Montague	Mount Stewart Jct - Montague	0.00-25.61	Ordered continued November 23, 1984.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (Incl. part of Mt Herbert Spur)	0.00-17.77	Ordered continued February 23, 1984.
CN Souris	Royalty Jct.-Souris	0.00-55.02	Ordered continued August 5, 1985
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic	0.00-5.00	Ordered continued May 10, 1984
New Brunswick			
CN Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (Incl. Shippegan Spur)	0.00-72.04	Ordered continued April 1, 1986 and to be reconsidered in 1988.
CN Centreville	Valley-Woodstock	0.00-2.63	Ordered abandoned January 8, 1988.
CN St Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction	0.00-105.76	Ordered continued June 28, 1985 and to be reconsidered in 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Shore Line	Bay Shore-Allan Cot (Incl. Lancaster Spur)	0.00-10.0	Ordered abandoned January 25, 1988.
Quebec			
CN Chandler	Ste.Adelaide-Gaspé	48.10-104.23	Ordered continued March 24, 1987.
CN Chapais	Franquet-Chapais	72.06-169.40	Notice issued July 10, 1987 advertising application.
CN Danville	Chaudière-Richmond (Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs)	0.00-87.22	Application received October 19, 1987.
CN Granby	Waterloo-Granby	0.09-9.00	Ordered abandoned January 30, 1988.
CN Granby	Granby-Chambly (Incl West Shefford Spur)	9.00-44.00	Application received August 5, 1987.
CN Lac St.Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi	205.65-210.96	Ordered abandoned contingent upon VIA & CN reaching agreement re: provision of facilities for terminating passenger train at Jonquière and issuance of order discontinuing passenger train service between Jonquière and Chicoutimi
CN Monk	Ste.Claire-St.Isidore	196.30-209.00	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-St.André Est	0.00-17.70	Application received September 9, 1987.
CP Ste.Agathe	St. Jerome-Ste.Agathe	13.60-44.40	Ordered continued December 18, 1984.
CP Ste. Agathe	Ste.Agathe-Mont Laurier	44.40-138.20	Ordered continued December 18, 1984.
CN St.Raymond	Hedley-Jackson's	2.62-36.50	Application received December 18, 1987.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière à Pierre	36.50-55.57	Ordered continued July 25, 1986 and to be reconsidered in 1989.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Sorel	Sorel-St. Gregoire (Incl. Des Ormeaux & Becancour Spurs)	45.50-84.20	Application received November 6, 1987.
CN Temiscouta	Cabano-Edmundston East	44.00-77.00	Ordered continued October 21, 1986.
CP Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles	1.0-32.5	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Valleyfield	Cantic-Barrington	1.69-12.00	Ordered abandoned February 2, 1988
CN Valleyfield	Ayrness-Cecile	27.20-36.20	Ordered abandoned January 22, 1988
Ontario			
CN Bruce Lake	Carroll Jct.-Bruce Lake	0.00-66.16	Application received December 21, 1987
CN Burford	Brantford-Burford	3.35-11.00	Ordered continued November 25, 1987.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place	9.00-28.10	Ordered continued June 3, 1985
CP Elora	Cataract-Elora	0.00-29.5	Ordered abandoned January 25, 1988
CN Exeter	Ilderton-Centralia	7.39-21.58	Ordered abandoned January 28, 1988.
CN Fergus	Guelph-Fergus	32.43-47.00	Ordered abandoned March 2, 1988.
CN Forest	Lucan-Parkhill	15.50-30.50	Ordered continued February 25, 1986.
CP Goderich	Guelph-Goderich	34.9-112.1	Application received March 27, 1987.
TH & B Hamilton & Dundas	Dundas	0.00-2.66	Ordered abandoned January 20, 1988.
CP Havelock	Tweed-Blairton	61.9-90.8	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Kincardine	Listowel-Wingham	1.41-30.34	Ordered continued April 24, 1984.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Kincardine, Newton and Owen Sound	Listowel Stratford-Palmerston Palmerston-Owen Sound	0.00-1.41 1.17-36.62 0.00-71.43	Ordered continued March 26, 1987.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew Junction	0.00-43.79	Notice issued July 7, 1987 advertising application.
CP St.Mary's	St. Mary's	23.55-25.00	Application received December 15, 1987.
CN Smith Falls	Richmond-Smiths Falls	13.00-34.05	Ordered continued October 10, 1986.
CN Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	0.00-59.56	Notice issued April 13, 1987 advertising application.
CSXT Subdivision	Oldcastle-Leamington Leamington-Blenheim Blenheim-Black's Siding Rodney-West Lorne	8.0-37.0 39.0-73.5 75.3-95.5 98.1-102.8	Application received December 3, 1987.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane	99.00-181.42	Ordered continued June 29, 1987.
CP Teeswater	Fraxa-Teeswater (Inc. Mount Forest & Wingham Spurs)	0.0-67.9	Ordered abandoned January 25, 1988.
Manitoba			
CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake	0.00-71.05	Application received December 21, 1987.
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	0.50-72.00	Ordered abandoned March 16, 1988.
CN Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	33.60-37.79	Ordered abandoned May 8, 1991.
CN Rossburn	Rossburn Junction-Bethany	0.00-11.90	Ordered abandoned May 8, 1991.
Saskatchewan			
CN Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley	0.00-23.67	Ordered abandoned December 31, 1988.
CN Avonlea	Parry-Avonlea	29.81-51.45	Ordered abandoned November 28, 1988.
CN Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	39.37-85.00	Ordered continued August 27, 1987.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Chelan	Reserve-Weekes	0.00-12.87	Ordered continued September 6, 1983.
CP Colony	Rockglen-Killdeer	0.00-24.60	Ordered abandoned on the earlier of 30 days after closure of Saskatchewan Wheat Pool elevator at Killdeer or December 31, 1988.
CN Corning	Peebles-Corning	0.00-15.00	Ordered continued September 22, 1986.
CN Cudworth	St.Louis	84.60-86.36	Application received December 23, 1987.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay	50.85-100.00	Ordered continued December 31, 1987 and-be reconsidered on or before December 31, 1988.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn	43.6-60.9	Ordered continued December 29, 1987
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy	53.5-82.0	Ordered continued December 8, 1987 and-be reconsidered on or before December 31, 1988.
CN Porter	Oban Junction-Cando	0.00-18.00	Ordered continued December 3, 1986.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington	72.73-113.58	Ordered continued July 13, 1987.
Alberta			
CP Altawan	Notukeu-Manyberries	65.7-122.1	Ordered continued December 29, 1987. To be reconsidered on or before December 31, 1988.
CP Furness	Epping-Paradise Valley	0.00-19.50	Ordered abandoned April 30, 1988.
CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	85.50-94.30	Abandonment Order rescinded following Federal Court judgement. CN/CP appealed-Supreme Court.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway Incl. Carson & Carmi Spurs	30.7-126.6	Notice issued November 18, 1987 advertising application.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Cowichan	Victoria	0.00-1.90	Ordered continued December 31, 1987.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria	0.00-1.37	Ordered continued December 31, 1987.
CN Cowichan/ Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	57.90-81.90 0.00-6.12	Ordered abandoned April 1, 1988.
CN Tidewater	Cowichan Bay	6.12-7.30	Ordered abandoned April 1, 1988.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp	3.80-31.20	Ordered continued July 5, 1984.

IV – Orders and Decisions Issued and in Effect, 1987
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	86/08/06	R-39638	Continued service.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Cambellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – Stratford	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1, 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	86/11/17	87/12/31	R-41426	Continued service to be reviewed 3 years.
Hearst – Nakina	71/05/03	86/04/10	Review Committee Order No. 1986-01	Discontinued service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Montréal – Québec	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	87/08/28	R-41065	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	87/03/12	R-40414	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	86/10/10	R-39871	Reduced frequency between Halifax-Truro-Moncton and restructured service
Montréal – Ottawa	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	86/09/03 87/03/10	WDR-00231 WDR-058	Continued service. Reduce frequency to be reviewed 1 year.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86/08/06	R-39638	Continued service.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Sudbury – White River	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	87/12/13	R-41340	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service

V – Rail Accidents Preliminary Statistics, 1987

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments*			
Main Track	125	0	14
Yards and Sidings	128	0	4
Total Derailments	**253**	**0**	**18**
Train Collisions*			
Main Track	12	0	32
Yards and Sidings	70	0	15
Total Collisions	**82**	**0**	**47**
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	3	0	4
Collisions	17	1	18
Crossing Accidents*			
Public Protected	218	25	135
Public Unprotected	199	15	103
Private	29	8	30
Farm	7	1	10
Total Crossing Accidents Reportable	**453**	**49**	**278**
(Of the above crossing accidents 10 resulted in a derailment)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	36	–	–
Derailments in Yards and Siding	126	–	–
Collisions on Main Track	1	–	–
Collisions in Yards and Sidings	63	–	–
Crossing Accidents	13	–	–
Miscellaneous Incidents**	439	–	–

1986/87 Change in Rail Traffic metric Tons) = + 5.5%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 439 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 6 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are preliminary and subject to minor revisions.

VI – Payments, 1987
Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
December 1986	44 656 089.89[1]	42 646 422.81[1]	408 821.90	87 711 334.60
January 1987	35 081 562.46	27 014 012.95	442 773.75	62 538 349.16
February	31 266 778.53	28 378 079.41	270 025.59	59 914 883.53
March	38 816 802.47	33 273 932.83	222 131.00	72 312 866.30
April	40 106 886.23	46 328 292.81	207 755.30	86 642 934.34
May	46 796 970.82	54 291 942.76	223 298.26	101 312 211.84
June	42 021 009.74	57 007 297.87	477 033.99	99 505 341.60
July[2]	43 206 548.93	43 647 143.58	135 661.73	86 989 354.24
August	24 841 293.61	20 675 711.88	63 900 13	45 580 905.62
September	38 160 862.92	37 665 533.25	385 092 83	76 211 489.00
October	38 728 301.39	39 667 860.65	403 932 10	78 800 094.14
November	39 640 392.07	44 590 653.09	310 344.49	84 541 389.65
Total	**463 323 499.06**	**475 186 883.89**	**3 550 771.07**	**942 061 154.02**

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1987 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.
(2) Includes final installment payments in respect of the 1986/87 crop year ending July 31, 1987.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1986

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 140 624	11 025 209
Section 258 (Protected Branch Lines)	4 551 618	3 768 607
Section 261 (Passenger-Train Services)	7 594 683 (1)	5 808 362
Section 272 (Eastern Rates)	35 887 910	35 887 910
Total	**61 174 835**	**56 490 088** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1986 Advance Payments of $42 308 918 plus payments during 1987 of $14 181 170.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	9 143 038	8 143 861
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 910 336	1 719 303
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 979 415 (1)	2 268 362
Section 272 (Eastern Rates)	29 050 374	29 050 374
Total	**43 083 163**	**41 181 900** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1986 Advance Payments of $31 022 967 plus payments during 1987 of $10 158 933.

IX – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	3 997 586	2 881 348
Section 258 (Protected Branch Lines)	2 641 282	2 049 304
Section 272 (Eastern Rates)	6 837 536	6 837 536
Total	**13 476 404**	**11 768 188** (1)

(1) Includes 1986 Advance Payments of $8 040 951 plus payments during 1987 of $3 727 237

X – Summary of Claims and Payments, 1986 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 625 488 (1)	2 400 000 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1986 Advance Payments of $2 200 000 plus payments during 1987 of $200 000.

XI – Summary of Claims and Payments, 1986 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	1 989 789 (1)	1 140 000 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1986 Advance Payments of $1 045 000 plus payments during 1987 of $95 000.

XII – Claims and Payments, 1986 Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	94 709	85 238
Nova Scotia			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	17 305 [2]	Nil
3. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	198 904 [3]	179 014
4. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	395 757	356 181
Prince Edward Island			
5. Kensington	Linkletter-Tignish	661 388	595 249
6. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	318 737	286 863
7. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. part of Mount Herbert Spur)	61 013	54 912
8. Souris	Royalty Jct -Souris	677 344	609 610
9. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct -Baltic	25 466	22 919
New Brunswick			
10. Caraquet	Gloucester Jct -Tracadie (incl. Shippagan Spur)	360 005	324 005
11. Centreville	Valley-Woodstock	46 705	42 035
12. Centreville	Woodstock-Centreville	105 084 [3]	94 576
13. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Sutherland	7 250 [3]	6 525
14. St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	1 726 414	1 553 773
15. Sussex (Albert Spur)	Salisbury-Synton	14 943	13 449
Quebec			
16. Chandler	Ste. Adelaide-Gaspé	732 035 [2]	658 832
17. Granby	Waterloo-Granby	65 532	58 979
18. Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire-Des Ormeaux	5 891 [3]	5 302
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	107 250	96 525
20. Temiscouata	Cabano (m.42.70-M.44.00)	21 601 [3]	19 441
21. Temiscouata[4]	Cabano-Edmundston East	448 466	403 619
22. Valleyfield	Barrington-Ayrness	87 173 [3]	78 456

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31 1987 ($)
Ontario			
23. Campbellford	Corbyville-Peterborough	383 885	345 497
24. Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	20 903 (2)	18 813
25. Fergus	Lynden Jct.-Cambridge	16 581 (3)	14 923
26. Forest	Lucan-Parkhill	29 370	26 433
27. Forest	Parkhill-Forest	52 794 (3)	47 515
28. Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock	17 295 (2)	15 566
29. Kincardine	Listowel-Wingham	224 933	202 440
30. Kingston (Deseronto Spur)	Napanee-Deseronto	49 337 (3)	44 403
31. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	9 617	8 655
32. Newton	Stratford-Palmerston	17 475 (2)	15 728
33. Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	32 966 (2)	29 669
34. Pagwa	Calstock-Pagwa	90 660 (3)	81 594
35. Pagwa	Pagwa-Nakina	104 988 (3)	94 489
36. Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	208 005	187 205
37. Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	25 411 (2)	Nil
38. Taschereau(5)	La Sarre-Cochrane	268 172 (2)	241 255
39. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville	13 490 (3)	12 141
Manitoba			
40. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	128 723	115 851
Saskatchewan			
41. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	18 753 (3)	16 878
42. Erwood(6)	Baden-Hudson Bay	422 685	380 417
Alberta			
43. Brazeau	Ullin Jct.-Brazeau	2 194 (2)(3)	1 975
44. Lac La Biche	Bon Accord-Egremont	3 863 (2)(3)	3 477
44. Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	51 595	Nil
British Columbia			
46. Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00-Mile 1.37	62 816	56 534
47. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	707 555	636 800
	Sub-Total (CN)	**9 143 038**	**8 143 861**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Nova Scotia			
48. Truro (DAR)	Mantua-Truro	94 933 (3)	3 686

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31 1987 ($)
New Brunswick			
49. Minto	Marysville Jct.-Minto (incl. Minto and Long Spurs)	39 478 [3]	34 011
50. Shore Line	Allan Cot-Lepreau	39 773 [3]	26 301
Quebec			
51. Maniwaki	Laman-Maniwaki	68 102 [3]	58 202
52. Tring(QCR)	Tring Junction-Courcelles	161 072	Nil
53. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	969 679	803 967
54. Témiscaming - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville-Marie	193 871 [3]	155 924
Ontario			
55. Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	58 541 [2]	Nil
56. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	562 230	430 871
57. Kingston	Tichborne-Kingston	131 488 [3]	114 260
58. M&O[5]	Rigaud-M&O Jct.	424 052 [3]	363 650
Alberta			
59. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	113 722	Nil
British Columbia			
60. Kaslo	Rosebery-Nakusp	1 140 645	890 476
	Sub-Total (CP)	**3 997 586**	**2 881 348**
	Total (CN and CP) Section 256	**13 140 624**	**11 025 209**

(1) As filed by CN June 26, 1987 and as revised by CP December 18, 1987.
(2) New application in 1986, therefore only claimed for portion of year.
(3) Abandonment authorized during 1986, therefore only claimed for portion of year.
(4) Minor portion of this line in New Brunswick.
(5) Minor portion of this line in Quebec.
(6) Minor portion of this line in Manitoba.

XIII – Claims and Payments, 1986 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1987 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	1 173 624	1 056 262
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	55 991	50 392
3. Northgate	Northgate-Lampman	342 975	308 678
Alberta			
4. Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord	35 128	31 615
5. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	73 139	65 825
6. Stettler	Donalda-Dinosaur	229 479	206 531
	Sub-Total (CN)	**1 910 336**	**1 719 303**
CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY			
Saskatchewan			
7. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2 411 179	1 957 401
Alberta			
8. Langdon	Langdon-Cosway		
- Acme	Cosway-Wimborne	204 542	69 749
- Strathmore	Langdon-Shepard		
9. Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0	25 561	22 154
	Sub-Total (CP)	**2 641 282**	**2 049 304**
	TOTAL (CN and CP) Section 258	**4 551 618**	**3 768 607**

(1) As filed by CN June 26, 1987 and as revised by CP December 18, 1987.

XIV – Claims and Payments, 1986 Section 261 (Passenger-Train Services)

	Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed[1] ($)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1987[2] ($)
1.	Canadian National Railway Company	Toronto-North Bay ("Northlander")	2 255 673	1 956 000
		Edmonton-Waterways muskeg Special)	723 742	312 362
2.	Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 625 488	2 400 000
3.	Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	1 989 780	1 140 000
		TOTAL	**7 594 683**	**5 808 362**

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 19, 1987, by Algoma Central June 22, 1987 and by QNS&L June 22, 1987.

(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1986 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services 102

II – Selected Charter Flight Records 103

III – International Services
Licence and Flight Applications 104

IV – Tariff and Service Filing Activity 104

V – Notable Decisions, 1987 105

I – Domestic Services

	1986	1987
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 168	2 184
Fixed Wing	2 000	2 006
Rotating Wing	168	178
Domestic Carriers	1 219	1 251
Foreign Carriers	949	933
Licensing Documents	3 469	3 635
New Licence Documents Issued	412	444
Replaced Licensing Documents	488	650
Licence Applications		
Received during the year	1 006	1 107
Carried over from previous year	241	199
Outstanding year-end	199	187
Processed during the year	1 048	920
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	23
Flying Farmers	98	89
FT Satellite Authorities	31	38
Decisions and Orders		
Decisions	895	929
Orders	522	655
Public Notices		
Applications	346	362
Hearings	0	0

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1986 Flights	1986 Seats	1987 Flights	1987 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 336	192 282	953	132 191
Foreign-Originating	177	28 459	87	9 429
Domestic	208	25 326	–	–
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	730	42 469	700	69 799
Foreign-Originating	266	24 221	452	27 829
Domestic (CPC)	20	2 032	–	–
Cargo (Canadian-Originating)	318	–	1 094	–
Cargo (Foreign-Originating)	792	–	1 360	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 516	459 520	1 833	322 385
Foreign-Originating (ABC)	364	46 291	217	20 662
Foreign-Originating (AFF)	2	690	3	890
ABCs (Domestic)	1 495	346 798	696	88 420
ABC/ITCs*				
Canadian-Originating	12 018	2 159 061	12 169	2 375 515
Foreign-Originating	41	9 374	29	6 302
Domestic	48	8 268	26	13 179

*Data exclude changes to charter programs.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1986	1987
Licence Applications		
Canadian applicants	46	46
Foreign applicants	127	151
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	36	32

IV – Tariff and Service Filing Activity (in number of pages)

		1986	1987
Charter Tariffs		13 849	13 480
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		9 653	6 266
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA	30 112	47 865
	Transocean	115 925	57 109
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA	6 553	9 168
	Transocean	8 696	8 523
Total Pages		**184 788**	**242 411**

V – Notable Decisions, 1987

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES			
10331	Jan. 12	Air Canada - cancellation of authority to serve London and Sault Ste. Marie under Lic. No. A.T.C. 501/50(S).	Approved
10363	Jan. 15	Quebecair - Change of control from 1848-7199 Québec Inc. to Gestion Conifair Inc., Nordair Inc., Aviation Inc. and Placement C.M.I. Inc. which rights and obligations have been assigned to 2439-2805 Québec Inc.	Not Disallowed
10396	Jan. 29	Air Ontario Limited - change of control through its parent company Delplax Holdings Limited from Austin Airways Limited to 574561 Ontario Limited and Patamark Investment Limited.	Not Disallowed
10473	Feb. 23	Air Montreal Inc. - Class 2 Halifax, Montreal and Toronto.	Approved
10491	Feb. 26	Canadian Pacific Air Lines Limited - Change of control from Canadian Pacific Limited to Pacific Western Airlines Corporation.	Not Disallowed
10580	April 1	Trans Fair Inc. - Class 3 Sept-Îles, Havre-St-Pierre, Baie-Johan Beetz, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, St-Augustin and Blanc-Sablon, P.Q.; and Goose Bay, Nfld.	Denied
10599	April 9	Pacific Western Airlines Ltd. - Consolidation of various Class 1 and Class 2 licences into one Class 1 licence; amendment of Licence No. A.T.C. 1788/68(S) by deleting Condition No. 2 of Licence No. A.T.C. 1787/68(NS) by deleting Conditions Nos. 1 and 2, of Licence No. A.T.C. 1023/59(S) by deleting Conditions Nos. 2 and 3, and of Licence No. A.T.C. 576/51(NS) by deleting Condition No. 1.	Approved in part

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10648	April 24	Pacific Western Airlines Ltd. - Amendment of all licences held by Pacific Western Airlines Ltd. and Canadian Pacific Air Lines, Limited in order to enable them to operate under the firm name and style of either Canadian Airlines International or Canadian.	Approved with modification
10796	June 12	153331 Canada Limited - Class 2 serving Kingston, London, Ottawa, Sarnia, Sault Ste. Marie, Sudbury, Thunder Bay, Toronto and Windsor, Ontario.	Approved
10819	June 19	1. Air Ontario Limited - Change of control from 152160 Canada Inc. and Air Canada to Austin Airways Ltd. and to transfer the commercial air services held by Air Ontario Limited to Austin Airways Limited.	Not disallowed
		2. Change of name to Air Ontario Inc.	Approved
10860	July 8	Pacific Western Airlines Ltd. - for amendment of all Licences held by PWA and Canadian Pacific Airlines Limited in order to enable them to operate under the firm name and style of either Canadian Airlines International or Canadian.	Approved
10861	July 8	Okanagan Helicopters Ltd. - Sealand Helicopters Ltd. and Toronto Helicopters Ltd. Change of Control to 154604 Canada Limited.	Not disallowed
10866	July 9	Air Satellite Inc. - Class 2 Rimouski and Forestville, Quebec.	Approved
10867	July 9	Bo-Air Inc. - Class 4 Gillam, Manitoba	Denied
10923	July 30	First Air - add points Igloolik, Pelly Bay, Spence Bay and Yellowknife, N.W.T. to Licence No. A.T.C. 2500/75(NS).	Approved
10930	July 31	Air Canada - Ca[illegible]cel Point Yarmouth, N.S., effective August 1, 1987.	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10993	Sept. 4	Air Ontario - consolidation of Licence No. A.T.C. 3736/84(NS) and A.T.C. 3791/84(NS) into one Class 2 licence and add the points Winnipeg, Manitoba; Kenora,Fort Frances, Dryden , Thunder Bay and Sudbury, Ontario to the consolidated licence.	Approved
11015	Sept. 9	CP Air - suspension of the authority to serve the point Sudbury, Ontario under Licence No. A.T.C. 2844/78(S) for a period of one year, effective September 9, 1987.	Approved
11110	Oct. 29	City Express - serve the point Sept-Îles, P.Q. under Licence No. A.T.C. 3198/80(NS).	Approved
11114	Nov. 2	Northland Air Manitoba Ltd. - add Churchill, Manitoba to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Approved
11165	Dec. 1	Northland Air Manitoba Limited - add points Norway House and Cross Lake, Manitoba to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Denied
11169	Dec. 2	Pacific Western Airlines Corp. - consolidation of PWA and CP Air.	Not disallowed
11190	Dec. 15	Norcanair - transfer of its licences to Time Air Inc.	Not disallowed
11204	Dec. 18	Air Montreal Inc. - Class 2 Montreal and Vancouver.	Approved
11211	Dec. 30	Calm Air - add point Gjoa Have, Spence Bay and Pelly Bay, N.W.T. to Licence No. A.T.C. 540/50(NS).	Denied
11222	Dec. 31	Federal Express - reconsideration of applications approved by Decision No. 7700 of October 25, 1983.	Authority confirmed
CLASS 9-4 (CANADIAN)			
10333	Jan. 13	Northwest Territorial Airways Ltd: to amend Lic. A.T.C. 369/66(CF) to delete the number and type restrictions in respect of Gr. D, F and G aircraft	Approved
10458	Feb. 17	Air Transat: Class 9-4 Group G, from a base at Montreal, P.Q.	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10708	May 19	Minerve Canada: Class 9-4 Groups G & H, from a base at Montreal, P.Q.	Approved
10685	May 8	Air Transat: Class 9-4 Group H, from a base at Montreal, P.Q.	Approved
10881	July 17	Vacationair Inc.: Class 9-4 Groups F, G, & H, from a base at Toronto, Ontario.	Approved
11001	Sept. 3	Conifair Aviation, Inc.: To amend Class 9-4 Lic. A.T.C. 805/82(CF)to add Group F	Approved
11086	Oct. 19	Air Transat: Class 9-4 Group F from a base at Montreal, P.Q.	Approved
11219	Dec. 23	Regent Air Limited: Class 9-4 Group H, from a base at Toronto, Ontario	Approved
CLASS 8 (INTERNATIONAL SERVICES)			
10378	Jan. 23	Air Atlantic Ltd.: Halifax Bangor/Portland-Montreal	Approved
10541	Mar. 19	- CPAL: Anchorage/Montreal (Mirabel)/New York - Flying Tiger Line: Anchorage/ Montreal (Mirabel)/New York	Denied Approved
10438	Feb 9	CPAL: Toronto/Rio de Janeiro/ Sao Paulo	Approved
10361	Jan. 15	Continental Airlines: Washington Ottawa/Montreal	Approved
10553	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Los Angeles/Calgary/Edmonton	Approved
10554	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Denver/ Great Falls/Calgary/Edmonton	Approved
10555	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Los Angeles/ San Francisco/Vancouver	Approved
10556	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Spokane/Vancouver	Approved
10758	June 2	Highland Express Airways Ltd: Toronto/Glasgow	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10734	May 27	US Air: New York/Ottawa	Approved
10801	June 16	American Airlines, Inc: San José/Vancouver	Approved
11002	Sept. 4	Air Montreal Inc.: Montreal/Orlando	Approved
11087	Oct. 19	American Airlines, Inc.: San Juan/Toronto/Montreal	Approved
11157	Nov. 27	America West Airlines, Inc: San Francisco/Calgary/Edmonton	Approved
Applications under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States			
10354	Jan. 14	City Express: Class 9-2, Toronto/Rochester	Denied
10401	Jan. 30	City Express: Class 9-2 Toronto/Newark	Approved
10401	Jan. 30	Air Ontario Ltd: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10401	Jan. 30	Skywalker: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10401	Jan. 30	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10655	April 29	Air BC: Class 9-2 Vancouver/Portland	Denied
10610	April 10	Air Nova, Inc: Class 9-2 St. John/Boston Yarmouth/Boston	Denied Approved
10610	April 10	Air Atlantic: Class 9-2 - Yarmouth/Boston - St. John/Boston	Denied Approved
10355	Jan. 14	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Louisville, KY	Approved
10440	Feb. 10	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Flint, MI	Approved
10478	Feb. 24	Commuter Express: Class 9-2, Toronto/Saginaw, MI	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10445	Feb. 13	Air BC: Class 9-2 Vancouver/Seattle	Approved
10835	June 25	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Harrisburg/Allentown	Approved
10628	April 16	Commuter Express: to amend Class 9-2 Lic. A.T.C. 963/85(CF) to add Saginaw as co-terminal	Approved
11226	Dec. 31	Commuter Express: Class 9-2, Toronto/Syracuse/Albany	Denied
11137	Nov. 19	Air Ontario Ltd: Class 9-2 London/Detroit	Approved
11007	Sept. 4	Time Air Inc: Class 9-2 Calgary/Lethbridge/Great Falls	Approved
11226	Dec. 31	Air Niagara Express Inc.: Class 9-2, Toronto/Syracuse/Albany	Denied
11226	Dec. 31	Air Ontario, Inc.: Class 9-2 Toronto/Albany/Syracuse	Approved
11226	Dec. 31	Skywalker: Class 9-2 Toronto/Syracuse	Denied
11137	Nov. 19	City Express: Class 9-2 London/Detroit	Denied
11137	Nov. 19	Ontario Express Ltd: Class 9-2, London/Detroit	Denied
11049*	Sept. 29	Mall Airways, Inc.: Class 9-2, Ottawa/Rochester	Approved
11048*	Sept. 29	Mall Airways, Inc.: Class 9-2 Toronto/Rochester	Approved
11221	Dec. 30	Commuter Express: To amend Class 9-2 Lic. A.T.C. 963/85(C F) to add Kalamazoo & South Bend as co-terminals	Approved
11156*	Nov. 27	Chautauqua Airlines, Inc.: Class 9-2 Hamilton/Pittsburg	Approved
11186*	Dec. 14	San Juan Airlines, Inc.: Class 9-2 Vancouver/Seattle	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
11185*	Dec. 14	Britt Airways, Inc.: Class 9-2 Cleveland/London	Approved
10354	Jan. 14	Skywalker: Class 9-3 Toronto Island/Rochester	Approved
10655	April 29	Skylink Airlines: Class 9-3 Vancouver/Portland/Salem/Eugene/ Midford	Approved
10329	Jan. 6	Hyack Air (1981) Ltd: Class 9-3 Victoria/Seattle	Approved
10820	June 19	Huron Aviation, Inc.: Class 9-3 Sarnia/Akron	Approved
10827*	June 22	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Dent Island/Seattle and Mink Island/Seattle	Approved
10826*	June 22	Lake Union Air Service, Inc.: Class 9-3, Seattle/Tyee Spit/ Lund/ Cortes Bay Marina/Stewart Island Resort - co-terminals	Approved
		Lake Union Air Service, Inc.: Class 9-3, Seattle and several points in B.C.	Approved

*U.S. Air Carriers

APPENDIX D
Water Transport Committee

I – Applications, 1987 114

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications
January 1 – December 31, 1987
Summary 114

III – Licences Issued, 1987 115

I – Applications, 1987

Applications	Number
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)	
Atlantic Pilotage Authority	1
Great Lakes Pilotage Authority	–
Laurentian Pilotage Authority	–
Pacific Pilotage Authority	1
Notice of Proposed Acquisitions (section 27 NTA)	1
Number of Tariff approval (*Transport Act*)	8
Water Transport Licences issued	7
Interim Operating Authorities issued	4
Orders and Decisions	
Decisions issued 1987	11
Orders issued 1987	18

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31, 1987 Summary

Type	Number
Coasting	45
Commercial Marine Activities	29
Total	**74**

Decisions

Recommended	53
Denied	4
Withdrawn	12
Cancelled/File Closed	2
Ongoing	3

III – Licences Issued, 1987

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Woodlands Marine Inc.*	1
	Total	**1**
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	14
	Beluga Tours Ltd.*	1
	Beluga Transportation Ltd.*	1
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Pine Creek Construction Ltd.*	3
	Sidney McKay	2
	Total	**239**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	31
	Northern Transportation Company Limited	68
	Total	**99**

* Interim Operating Authority Issued

APPENDIX E
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1987

	Amount Certified(1) 1986			Amount Certified(1) 1987		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	13.6	-	-	13.3 (2)	-	-
Intra	-	-	-	-	-	-
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	-	20.4	-	-	20.4	-
Section 6 (Selective Westbound)	4.8	6.6	-	4.3 (2)	7.0	-
Section 6 (Selective Intra)	7.0	32.5	0.5	7.0	33.9	0.5
Total for Program	**25.4**	**59.5**	**0.5**	**24.6**	**61.3**	**0.5**
Total of Claims Accepted for Audit	**302**	**12 789**	**39**	**228 (2)**	**13 422**	**43**
Number of Claims Processed	**288**	**14 293**	**40**	**214 (2)**	**13 283**	**39**

(1) Millions of dollars.
(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport 120
II – Selection of Decisions Issued in 1987 120

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Other Modes	Total
Cases on Hand	**25**	**31**	**3**	**59**
Carried-over	6	11	–	17
Received in 1987	19	20	3	42
Cases Withdrawn	**6**	**3**	**–**	**9**
Cases Dealt with in 1987	**16**	**22**	**3**	**41**
Granted	4	8	1	13
Denied	11	14	2	27
Dismissed	1	–	–	1
Cases Carried Forward to 1988	**3**	**6**	**–**	**9**

II – Selection of Decisions Issued in 1987

Applicant / Matter	Decision
Review Committee	
1. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01 January 16, 1987 (Abandonment of the Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee)	Application granted Decision No. 1987-01 August 12, 1987
2. Attorney General for Newfoundland Re: RTC Decision and Order R-39045 February 12 and 14, 1986 respectively (CN's container rates between the Mainland and Newfoundland) August 28, 1987	Application granted Decision No. 1987-02 August 28, 1987.
3. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order R-28432 February 28, 1979 (Abandonment of the Tring Subdivision)	Application granted Decision No. 1987-03 November 20, 1987

Applicant / Matter	Decision
Minister of Transport	
1. Soundair Corporation (Commuter Express) Re: ATC Decision 9981 July 26, 1986 (denial of Class 9-2 between Toronto, Canada and Detroit, U.S.A.)	Application denied Judgement dated February 18, 1987
2. Rog-Air Limited (Frontier Air) Re: ATC Decision 10395 January 27, 1987 (denial of Class 2 between Timmins and Winisk/Peawanuck)	Application granted Judgement dated May 26, 1987
3. James Douglas Watson Re: ATC Decision 10303 December 13, 1986 (approval of addition of Hamilton to Air Ontario Ltd., Class 2 Licence No. ATC 1641/66(NS))	Application denied Judgement dated August 10, 1987
4. Bearskin Lake Air Service Ltd. Re: ATC Decision 10320 December 24, 1986 (denial of addition of Geraldton, Fort Hope, Lansdowne House and Pickle Lake to Class 3 Licence No. ATC 2653/77(NS))	Application denied Judgement dated August 26, 1987
Governor General in Council	
1. Denis Perron, Québec MNA, et al Re: Decision ATC 10363 January 15, 1987 (Change of control of Québecair)	Petition denied Order-in-Council P.C. 1987-1143 dated June 4, 1987
2. Government of the Province of Manitoba Re: Order RTC R-40536 April 10, 1987 (CN's lower rates for grain transportation)	Petition denied Order-in-Council P.C. 1987-1693 dated August 14, 1987

APPENDIX G
Research Branch

Research Branch Publications, 1987

Research Reports [1]

Author		Report Number
B. Jacques	*Deep Sea Dry Bulk Shipping in Canadian Trades: An Analysis of Economic Performance -- Summary Report*	1987/01

Other Publications [1]

Air Transport Monitor: Project Final Report

Working Papers

Author		Paper Number
A.N. Spector	*An Economic Evaluation of Capacity Issues in the Potential Joint Track Usage Territory Between Kamloops and Mission City, B.C.*	10-87-01
W. Hurley and A.N. Spector	*Modelling Rail Network Equilibria*	30-87-02
C. Dineen and R. Baldwin	*Great Lakes – St. Lawrence Vessel Costing Model*	30-87-03

[1] Available in both English and French

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le vingt et unième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1987

Canada

Le vingt et unième rapport annuel 1987 de la Commission canadienne des transports a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de bureautique

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988
N° de catalogue TT1-1987
ISBN 0-662-55679-8

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Bureau du Président | Office of the President

L'honorable John C. Crosbie
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, *j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le vingt et unième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1987.*

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

Canada

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1987

Président : L'hon. Erik Nielsen, C.P., c.r.

Vice-président (Droit) : J.David Thompson, c.r.

Vice-président (Recherche) : Vacant

Commissaires :

J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c.r.
Hon. Marcel Lambert, C.P., c.r.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, C.P.
R.J. Orange
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Emplacement

Édifice Jules-Léger
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél. : (819) 997-6567
Télex : 053-4254

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 11

Comité des transports par chemin de fer 15

Comité des transports aériens 23

Comité des transports par eau 29

Comité des transports par véhicule à moteur 33

Comité de la politique en matière de transport international 35

Comité des transports par pipeline de denrées 37

Comité de révision 39

Direction de la recherche 41

Direction de l'exploitation et des tarifs 43

Direction générale des subventions au transport 47

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 53

Appendices 65

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967 en vertu de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), la Commission canadienne des transports (CCT) succéda à la Commission des transports du Canada (chemins de fer), à la Commission des transports aériens et à la Commission maritime canadienne, organismes de réglementation qu'elle fusionna en une même entité réglementaire. En réunissant ainsi les divers organismes de réglementation, la LNT a tout simplement pour objet «de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées».

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la CCT concernant une demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et trois directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des directions se spécialise en recherche, la deuxième s'occupe de questions d'exploitation et de tarifs tandis que la troisième administre les subventions au transport.

En 1987, les comités de la Commission ont tenu 14 audiences qui se sont échelonnées sur 85 jours. Ils ont pris au total 988 décisions et 2 339 ordonnances.

Nouvelle loi sur les transports

À la fin de l'été 1987, la Chambre des communes a adopté le projet de loi C-18 qui allait devenir la nouvelle *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT) du Canada à compter du 1er janvier 1988. La Commission a donc entrepris de mettre fin progressivement à ses activités en 1987 pour faire place au nouvel Office national des transports du Canada. Malgré tous ces changements, cependant, elle a su mener des enquêtes importantes et résoudre bon nombre de questions au cours de l'année.

FAITS SAILLANTS DE 1987

Sécurité ferroviaire

En décembre, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la Commission a autorisé les deux principales compagnies ferroviaires du Canada à exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue. Dans sa décision, le CTCF ordonne aux compagnies de se plier à 37 conditions avant que soit autorisée l'exploitation des trains sans fourgon de queue.

Un aspect majeur de la décision autorise ces compagnies à remplacer le fourgon de queue par un moniteur de queue [(MQ) - qu'on appelle ETIS en anglais], dispositif de surveillance électro-mécanique, et à poster l'équipe de queue dans la cabine de la locomotive.

Enquêtes sur les accidents

Six enquêtes majeures ont été menées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer* en 1987 et 1 500 accidents ont été investigués par trois bureaux régionaux. Les accidents survenus en foule dans les Maritimes au printemps ont donné lieu à trois enquêtes.

À Thomson (N.-É.), qui se trouve à 150 kilomètres au nord- ouest de Halifax, un accident causa le déraillement de cinq locomotives et de 39 wagons, et à six kilomètres au sud-est de Bathurst (N.-B.), deux locomotives et 29 wagons ont déraillé au cours d'une manoeuvre d'attelage. Les deux accidents se sont produits le 9 mars sur les voies du CN. Le 1er avril, 17 wagons de marchandises sont tombés dans le fleuve Saint John lorsqu'un pont de CP Rail a été emporté par l'embâcle.

Approbation des taux d'encouragement

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a autorisé le CN à offrir des taux d'encouragement pour le transport du grain pendant la campagne agricole 1987-1988.

Dans sa décision, le CTCF convient que les frais d'expédition soient réduits de 1,50 $ par tonne si l'expéditeur réussit à charger son grain dans des rames de 18 wagons-trémies, en 24 heures ou moins, et qu'il l'expédie à une destination précise. La décision du CTCF d'autoriser des taux d'encouragement fait fond sur les dispositions de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Confirmation des Conditions de l'union

En août, le Comité de révision de la Commission a rendu une décision dans laquelle il confirme le principe des garanties de tarifs marchandises que confèrent à Terre-Neuve les Conditions de son union avec le Canada.

La requête faisant l'objet de la décision du Comité provenait du procureur général de Terre-Neuve qui demandait la révision d'une décision du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) datée de février 1986. Dans cette décision, le CTCF statue que la structure tarifaire adoptée par Terra Transport du CN pour le transport des marchandises entre le continent et l'île de Terre-Neuve renferme de «nombreux» taux non compensatoires (c'est-à-dire inférieurs au coût d'exploitation), et il ordonne au CN de relever ces taux à un niveau compensatoire dans les 60 jours.

Le Comité de révision a cependant enjoint au CN d'établir pour Terre-Neuve des taux basés sur les Conditions de l'union selon lesquelles la province a droit à des taux marchandises fondés sur les taux applicables aux points de destination de la région Maritime du continent.

Déplacement des lignes à Regina

En août, la Commission a approuvé sous condition une requête présentée par la Ville de Regina en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer* (LDLCCF), en vue de déplacer les principales installations ferroviaires de Regina.

La Ville devait déposer un plan financier révisé tenant compte des changements que le panel de la CCT avait jugé nécessaire d'apporter au projet de déplacement des lignes.

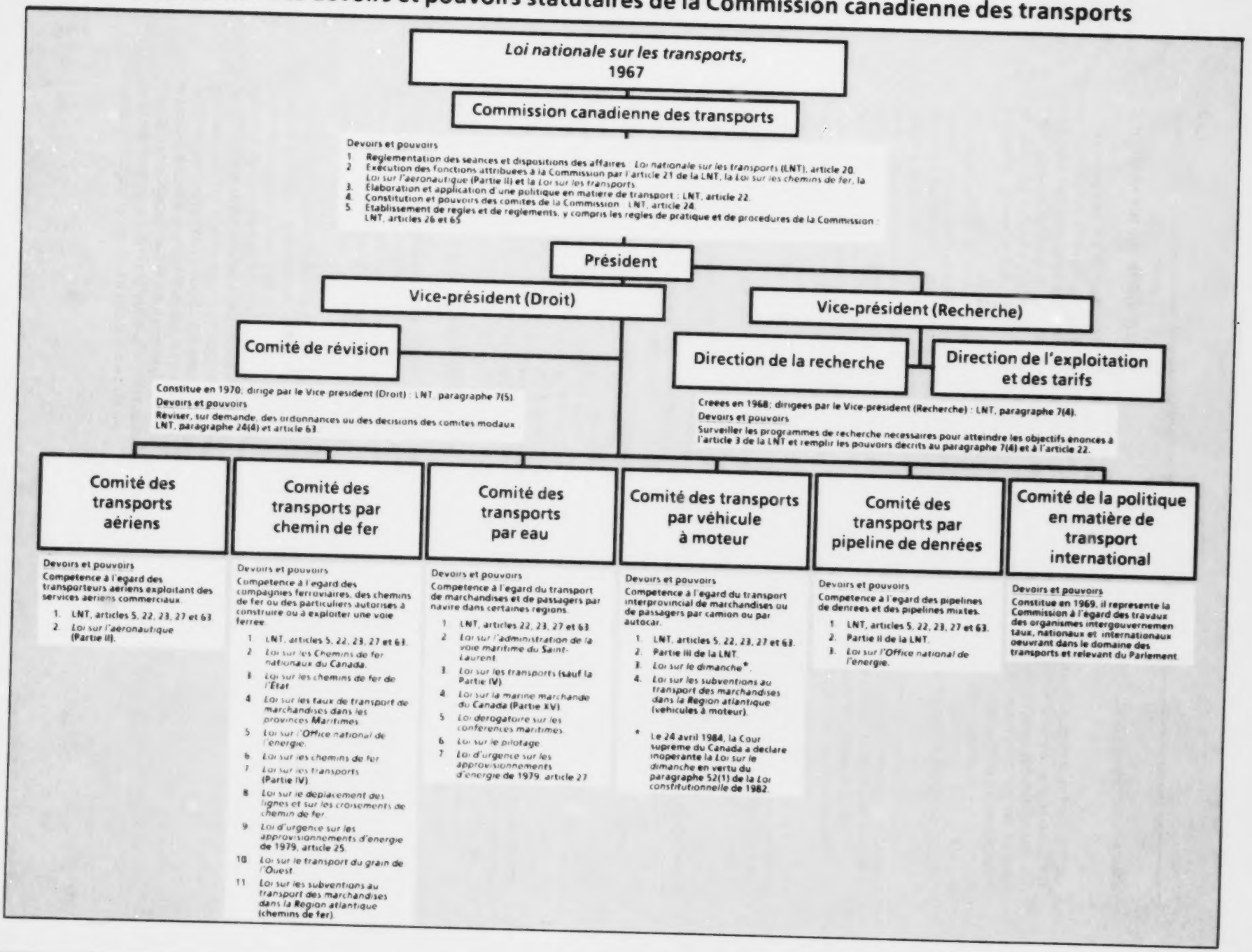
La Ville de Regina avait déposé sa requête en vue de mettre à exécution ses objectifs de planification d'aménagement urbain. C'était la première fois qu'une requête importante était entendue en vertu de la LDLCCF.

Le CTA simplifie ses formalités administratives

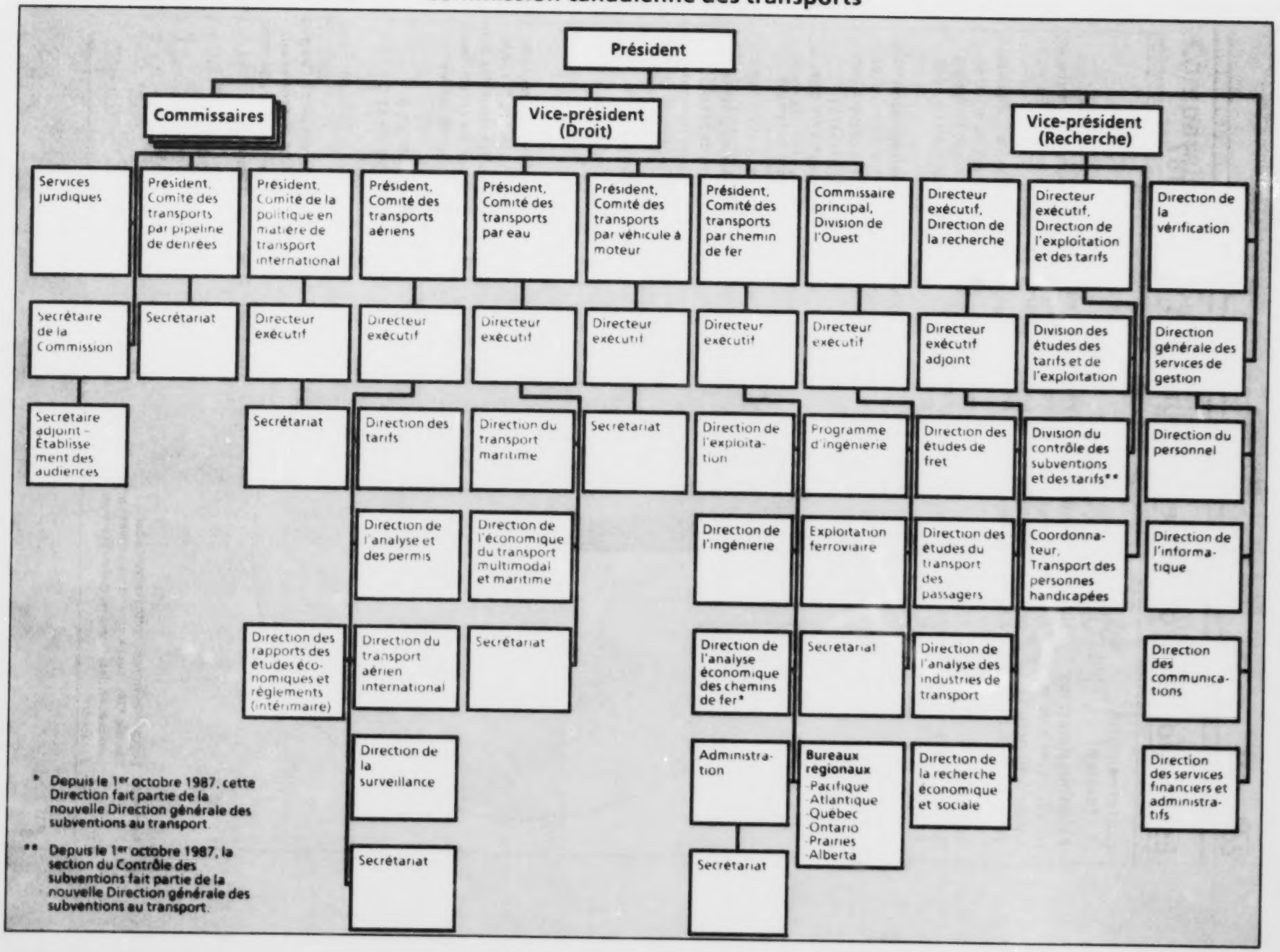
Le Comité des transports aériens (CTA) a permis aux transporteurs aériens internationaux de réagir plus rapidement aux fluctuations du marché en mettant en place, à bas prix, un système informatique de liaison avec la Airline Tariff Publishing Company à Washington (D.C.).

Les transporteurs aériens peuvent maintenant demander la permission d'établir des tarifs analogues à ceux de leurs concurrents ou de nouveaux tarifs de façon plus expéditive, en s'adressant au CTA par voie électronique au lieu de déposer des requêtes sur papier, procédure qui exigeait beaucoup de temps.

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



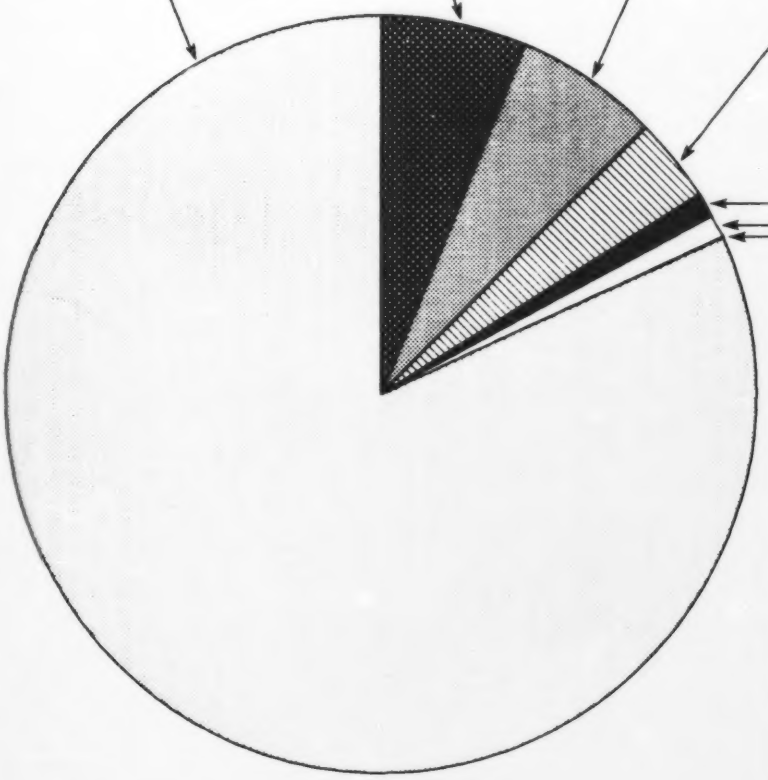
Commission canadienne des transports



* Depuis le 1er octobre 1987, cette Direction fait partie de la nouvelle Direction générale des subventions au transport.

** Depuis le 1er octobre 1987, la section du Contrôle des subventions fait partie de la nouvelle Direction générale des subventions au transport.

Estimation des dépenses budgétaires pour 1987



Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

942 061 000 $
(671 869 000 $)
81,8 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

72 822 000 $
(71 740 000 $)
6,3 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

71 347 000 $
(72 874 000 $)
6,2 %

Administration

41 313 000 $
(42 965 000 $)
3,6 %*

* 2.6 % Traitements
1 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

12 591 000 $
(13 564 000 $)
1,1 %

Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*

11 459 000 $
(8 859 000 $)
1,0 %

Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

400 000 $
(1 200 000 $)
0,0 %

Remarque: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1986. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons – Subventions et contributions

	1987 ($ x 1 000)	1986 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	71 347	72 874	(1 527)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	72 822	71 740	1 082
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	942 061	671 869	270 192
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	400	1 200	(800)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	12 591	13 564	(973)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	11 459	8 859	2 600
Total	**1 110 680**	**840 106**	**270 574**

DIVISION DE L'OUEST

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 aux termes d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait faire sentir sa présence de façon plus visible dans l'Ouest du Canada.

La Division, dont l'administration centrale se trouve à Saskatoon, a rapproché la Commission des Canadiens de l'Ouest du pays. Elle facilite les rapports avec les transporteurs, les expéditeurs, les compagnies céréalières, les administrations des villes, des villages et des collectivités et tous les particuliers qui font usage des transports dans l'Ouest du Canada. La Commission peut ainsi fournir plus rapidement les renseignements demandés et donner suite tant aux requêtes officielles qu'aux plaintes officieuses.

Deux commissaires, membres de tous les comités modaux, ainsi qu'un petit groupe de spécialistes et d'employés de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

La Division de l'Ouest n'a tenu aucune audience publique pour le réexamen de requêtes relatives à l'abandon d'embranchements ferroviaires en 1987, mais elle a réexaminé les requêtes ci-après.

- Subdivision Preeceville du CN : L'ordonnance n° WDR1987-176 du 13 juillet 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Preeceville entre Preeceville (point milliaire 72,73) et Kelvington (point milliaire 113,58) en Sasktachewan.

- Subdivision Central Butte du CN : L'ordonnance n° WDR1987-224 du 27 août 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Central Butte entre Moose Jaw Jct. (point milliaire 39,37) et Mawer (point milliaire 85,00) en Saskatchewan.

- Subdivision Acadia Valley du CN : L'ordonnance n° WDR1987-318 du 23 novembre 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Eyre Junction (Sask.) (point milliaire 0,0) et Acadia Valley (Alb.) (point milliaire 23,67) à compter du 31 décembre 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de rechange pour le transport et la manutention du grain à Acadia Valley afin de répondre aux besoins des producteurs.

- Subdivision Furness du CP : L'ordonnance n° WDR1987-319 du 23 novembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée d'abandonner l'exploitation de la subdivision Furness entre Epping (Sask.) (point milliaire 0,0) et Paradise Valley (Alb.) (point milliaire 19,5) à compter du 30 avril 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de rechange pour le transport et la manutention du grain à Paradise Valley afin de répondre aux besoins des producteurs.

- Subdivision Colony du CP : L'ordonnance n° WDR1987-321 du 30 novembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colony entre Rockglen (point milliaire 0,0) et Killdeer (point milliaire 24,6), en Saskatchewan, trente jours après la fermeture du silo de la Saskatchewan Wheat Pool à Killdeer, ou le 31 décembre 1988, selon la date la plus proche.

- Subdivision Neudorf du CP : L'ordonnance n° WDR1987-329 du 8 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre d'exploitation de la subdivision Neudorf entre Rocanville (point milliaire 52,5) et Esterhazy (point milliaire 82,0), en Saskatchewan, et ordonne le réexamen de la requête en abandon au plus tard le 31 décembre 1988.

- Subdivision Kisbey du CP : L'ordonnance n° WDR1987-341 du 29 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre l'exploitation de la subdivision Kisbey entre Griffin (point milliaire 43,6) et Weyburn (point milliaire 60,9), en Saskatchewan.

- Subdivision Altawan du CP : L'ordonnance n° WDR1987-342 du 29 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre l'exploitation de la subdivision Altawan entre Notukeu (Sask.) (point milliaire 65,7) et Manyberries (Alb.) (point milliaire 122,1).

- Subdivision Erwood du CN : L'ordonnance n° WDR1987-340 du 31 décembre 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Erwood entre Baden (Man.) (point milliaire 50,88) et Hudson Bay (Sask.) (point milliaire 100,0) et ordonne aussi le réexamen de la requête en abandon au plus tard le 31 décembre 1988.

Parmi les autres activités relatives aux embranchements ferroviaires des Prairies, il convient de mentionner les suivantes :

- l'achèvement d'un raccordement entre la subdivision Watrous de CN Rail et la subdivision Colonsay de CP Rail à Amazon (Sask.), lequel forme la subdivision Imperial du CN la cession du tronçon Dilke-Amazon à CN Rail et l'abandon de 34,9 milles de l'ancienne subdivision Colonsay du CP entre Amazon et Colonsay, en conformité avec les ordonnances nos WDR1987-292 du 6 novembre 1987, WDR1987-326 du 7 décembre 1987 et WDR1987-343 du 21 décembre 1987, respectivement;

- l'abandon de 27,2 milles de la subdivision Lac du Bonnet du CP, de 2,1 milles de l'embranchement Crofton du CP, de 17,7 milles de la subdivision Fife Lake du CP et des 33,3 milles de la subdivision Colonsay du CP, en conformité avec les ordonnances nos WDR1987-007, WDR1987-085, WDR1987-174 et WDR1987-292, respectivement,

- l'enlèvement de 56,4 milles de la subdivision Altawan et de 28,5 milles de la subdivision Neudorf de CP Rail ainsi que de 71,0 milles de la subdivision Chisel Lake de CN Rail du réseau ferroviaire permanent, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive n° 3 le 30 septembre 1987;

- l'enlèvement de 17,3 milles de voie du réseau ferroviaire permanent sur la subdivision Kisbey de CP Rail, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive n° 8 le 30 septembre 1987.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1987

	CN	CP	Total
Subdivisions	31	23	54
Nbre total de requêtes (milles)	959	656	1 615
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	727	475	1 202
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	139	229
Requêtes en instance (milles)	–	9	9
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	175
Total, réseau ferroviaire permanent	15 774,03 milles		

Déplacement de voies ferrées à Regina

En 1984, la Ville de Regina a déposé une requête en vertu de la partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, au sujet de la phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, elle a présenté une requête portant sur la phase II du projet.

Une audience publique au sujet de la requête touchant la phase I du projet a commencé à Regina le 3 novembre 1986 et s'est poursuivie en plusieurs étapes jusqu'au 27 mai 1987. Au total, l'audience a duré 52 jours, abstraction faite de deux conférences préliminaires.

Une décision et ordonnance prise dans cette affaire le 10 août 1987 autorise la mise en chantier de la phase I du projet de déplacement de voies ferrées à Regina sous réserve de diverses conditions énoncées dans le document.

La Commission a accepté une requête déposée au sujet de la phase II du projet. Il y est proposé de déplacer presque toutes les autres installations de Canadien Pacifique Limitée et une partie du reste des voies du CN dans la ville de Regina. La Commission étudie la requête concernant la phase II; elle tiendra ultérieurement une audience publique à son sujet.

Solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires

Le rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires qu'a présidée le commissaire principal J.M. McDonough a paru en juin 1985. On y propose que des projets pilotes, tels des lignes ferroviaires sur courtes distances et des élévateurs hors-voie, soient lancés pour mettre à l'épreuve les solutions possibles pour le remplacement des embranchements classiques.

En 1987, le personnel de la Division de l'Ouest a continué à suivre et à évaluer deux de ces projets pilotes dans l'Ouest.

Le premier est l'établissement d'un élévateur hors-voie dans la région de l'Interlac au Manitoba. Depuis le 1er août 1986, le grain n'est plus transporté par chemin de fer à partir des silos de Fisher Branch et de Broad Valley (Man.). Plutôt, il est acheminé par camion commercial jusqu'au silo intermédiaire situé à Arborg (Man.), où il est chargé à bord de wagons puis transporté jusqu'à Thunder Bay. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation, formé de trois producteurs céréaliers de la région, de représentants du CN, de CP Rail, de l'Office du transport du grain, de la Manitoba Pool Elevators Ltd. et de M. Felix Holtman, député, et présidé par le commissaire J.M. McDonough, a été mis sur pied pour suivre ce projet.

L'autre projet pilote porte sur l'exploitation de lignes ferroviaires sur courtes distances par des compagnies privées. La Central Western Railway (CWR), avec l'autorisation du Cabinet et une part d'aide financière du gouvernement fédéral, a acheté les 108 milles de la subdivision Stettler du CN en Alberta. Cette ligne sert à l'acheminement d'environ 150 000 tonnes de grain par année. La compagnie a l'intention d'échanger les wagons avec le CN à Ferlow Junction et avec CP Rail à Stettler. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation a été formé par le ministre des Transports; il est présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de producteurs céréaliers, de représentants de quatre compagnies céréalières situées le long de la ligne, du gouvernement provincial, de l'Office du transport du grain, des deux compagnies ferroviaires, des collectivités situées en bordure de la ligne et de M. Arnold Malone, député.

Service de trains de voyageurs

La décision n° WDR1987-03 du 10 mars 1987, qui fait partie de l'ordonnance n° WDR1987-058 datée du même jour, ordonne au CN de réduire d'un trajet vers le nord et d'un trajet vers le sud, la fréquence hebdomadaire du service de trains de voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.). Cette réduction s'applique strictement aux trains de voyageurs portant les numéros 90 et 91.

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT confie à la Division de l'Ouest la responsabilité des inspections techniques inhérentes au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1987. Une fois les embranchements remis en état, des wagons complets de marchandises d'un poids brut de 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1987, les dépenses de ce programme se chiffraient à environ 813 millions de dollars.

En 1987, les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections techniques et on a terminé les inspections préliminaires des travaux prévus pour 1988-1989.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1987, la construction du tunnel de Rogers Pass (C.-B.) s'est poursuivie à grande échelle.

Ce projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars lorsqu'il sera terminé. Le projet prévoit la construction de vingt et un milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de onze ponts.

Le directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire,

des conditions prévues dans la décision de la Commission.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités de la CCT en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* est la surveillance des travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été appliqué en 1987 sous la direction du directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest.

Exploitation et tarifs

Au cours de l'année, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a fait enquête et résolu diverses plaintes portant sur des taux marchandises précis et il a fourni, au besoin, des renseignements et des conseils sur les taux et les tarifs marchandises aux commissaires, aux hauts fonctionnaires et à des organismes privés.

Le fait saillant au chapitre de l'exploitation et des tarifs en 1987 a été l'étude, par la Commission, des appels interjetés à l'égard d'une proposition de taux d'encouragement faite par le CN et six compagnies céréalières en vertu de l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Les appelants allèguent que le rabais proposé de 1,50 $ la tonne pour le transport du grain assujetti à des taux fixés par la loi, sous réserve du respect de certaines conditions par l'expéditeur, est contraire à la loi et préjudiciable à l'intérêt public. Des audiences publiques ont eu lieu à Winnipeg, Regina, Saskatoon et Edmonton et ont suscité un vif intérêt et une forte participation du public. Le 10 avril 1987, la Commission a rejeté les appels à certaines conditions et ainsi aboli le principe historique des taux marchandises fondés sur la distance pour le transport du grain de l'Ouest.

La Commission a aussi rejeté une plainte au sujet des frais de réacheminement facturés pour le transport de grain assujetti aux taux fixés par la loi qui est réacheminé entre des «ports de Colombie-Britannique», au sens de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Ordonnances et décisions

En 1987, la Division de l'Ouest a pris, au total, 349 ordonnances et 226 décisions touchant des services de trains de voyageurs, de nouveaux permis de service aérien ou des modifications de ces permis, des changements de contrôle et des transferts de services aériens commerciaux, passages à niveau de chemin de fer, des dispositifs automatiques de protection des passages à niveau, des abandons de voie, des ouvertures de ligne et des questions tarifaires.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire grâce au pouvoir de réglementation que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Activités de réglementation

Les activités de réglementation du CTCF sont de nature technique et économique.

Sur le plan technique, la sécurité ferroviaire est le principal champ de réglementation. Il se divise en sept grandes catégories, à savoir :

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle dans le secteur ferroviaire;
- la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard;
- les passages à niveau; et
- l'élaboration de normes.

Les deux tiers des ressources humaines du CTCF ont été consacrées, en 1987, à la réglementation de la sécurité du transport ferroviaire.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment : du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La réglementation de la qualité du service est toutefois une activité dont l'importance relative a diminué et à laquelle ne sont consacrées qu'un peu plus de cinq pour cent des ressources en personnel du CTCF.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est responsable des activités suivantes :

- vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral;
- analyser et élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires;
- calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et de la *Loi sur les chemins de fer*; et
- vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada Inc. par les compagnies ferroviaires.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes : Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- les normes et règlements; et
- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemin de fer. En 1987, les bureaux régionaux ont inspecté 4 061 pièces de matériel de traction au cours de 934 visites et 34 437 wagons en 1 181 visites.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage, les réservoirs à air et les systèmes de freins à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1987, le CTCF a inspecté 897 chaudières de chauffage, 205 chaudières fixes, 731 réservoirs à air et 356 systèmes de freins à air de trains un peu partout au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1987, 8 000 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements Des inspections spéciales d'emprises ont été menées à 22 endroits en 1987 et six requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues. De plus, six requêtes ont été présentées en vue d'obtenir l'autorisation de construire des voies ou d'ouvrir des voies de transport de marchandises, et onze autres requêtes ont été déposées à l'égard de passages de pipeline.

En outre, le CTCF a fait des enquêtes spéciales sur l'entretien des lignes ferroviaires en Nouvelle-Écosse et à Vancouver (C.-B.) et sur les problèmes des entrées non autorisées dans la région de Toronto.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1987, le Comité a reçu 151 requêtes de ce genre et rendu 129 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et du CN, les travaux approuvés pour la saison 1987 sont évalués respectivement à 106 953 dollars et à 1 560 030 dollars.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1987, 395 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1987, le CTCF a traité 24 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots et du personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1987, le CCSF s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés. Au fil des ans, le CCSF s'est révélé de plus en plus précieux comme point de participation des compagnies de chemin de fer et des syndicats aux délibérations du CTCF. Les discussions mi-informelles que permet le CCSF s'avèrent des plus utiles, tant pour le réglementateur que pour l'industrie réglementée.

Règlements

La Commission a publié cinq modifications du Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, nommément :

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 42 et aux modèles d'ordre de marche concernant la protection des travaux d'entretien;

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 14(m)(1) concernant les signaux par sifflet de locomotive;

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative aux règles d'exploitation 205, 206, 207, 209, 210, 211 et 220 concernant l'emploi d'un système de communication électronique;

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 21 concernant les signaux de locomotive; et

- Modification de la partie I (paragraphe 8(4)) et de la partie III (règle 46) de l'annexe du Règlement n° 0-8 concernant l'emploi de drapeaux réfléchissants.

Ont également été promulgués le Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires, CCT 1987-3 RAIL, le Règlement sur la protection des véhicules d'entretien et des travaux d'entretien sur les voies ferrées, CCT 1987-7 RAIL, et une modification du Règlement sur le vitrage de sécurité des trains, établi par l'ordonnance 1982-9 RAIL de la CCT.

En 1987, le CTCF a approuvé des modifications aux règlements suivants :

- Règlement sur les rapports d'accidents de chemin de fer, CRC chap. 1164 (0-1);

- Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC chap. 1169 (0-21) (commandes de sécurité des locomotives);

- Règlement sur les croisements de fils et leur proximité, CRC chap. 1195 (E-11);

- Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphe et de téléphone, CRC chap. 1182 (E-18).

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 453 accidents se soient produits à des passages à niveau en 1987, le nombre de ces accidents décroît graduellement depuis de nombreuses années. On remarque, à ce chapitre, une diminution de quatorze pour cent en 1987 par rapport à l'année précédente.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite bon nombre de passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF

les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a versé, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, des subventions de 11,5 millions de dollars, prévus dans le budget de 1987, au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 620 projets ont été réalisés.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif.

Le CTCF compte également un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. En 1987, ce groupe a tenu trois réunions. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des cheminots, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada, laquelle représente les sous-ministres provinciaux des Transports.

On tient un relevé informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de la compétence de la Commission. Ce relevé contient des renseignements importants aux fins de l'identification et de l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de trois croisements étagés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. De plus, en 1987, le CTCF a publié 31 ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la Ville a présenté une demande officielle en mars 1984. À l'issue d'une audience publique sur la phase I de la proposition de la Ville quant au déplacement des voies, la Commission a décidé d'approuver la demande de la Ville, à la condition qu'elle apporte certaines modifications à ses plans.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1987, 38 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés.

Il existe un programme qui permet de vérifier l'entretien et le fonctionnement des signaux électriques utilisés en territoire de signaux automatiques de canton, en territoire de commande centralisée de la circulation, aux ponts mobiles enclenchés et aux passages à niveau enclenchés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Les systèmes de protection ont été inspectés régulièrement, surtout aux passages à niveau de nature complexe, et des améliorations ont été apportées aux dispositifs devenus désuets depuis l'avènement de la nouvelle technologie. Suite au programme mené en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario, on a poursuivi l'installation de nouveaux panneaux pictographiques rouge et blanc dans les autres parties de l'Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Ces travaux devraient être achevés en mars 1988.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre.

Des représentants de la Direction participent activement aux travaux de comités qui font des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de dispositifs d'avertissement actif aux abords des passages à niveau.

Au cours de l'année, 277 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 201 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été entrepris aux installations déjà en place.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de cinq secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans retard, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1987, environ 4 400 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 500 cas, dont 453 accidents survenus à des passages à niveau, 253 déraillements et 82 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V). Comme on l'a dit précédemment, le nombre d'accidents aux passages à niveau a baissé de quatorze pour cent en 1987, ce qui est considérable. Toutefois, le nombre de déraillements a été inférieur de seulement deux pour cent à ce qu'il était l'année précédente, tandis que le nombre de collisions a augmenté de neuf pour cent. Par ailleurs, le trafic acheminé par les compagnies de chemin de fer en 1987, mesuré en charge par wagon complet, a augmenté de 5,5 p. 100 par rapport à 1986.

L'ordonnance générale 0-1 de la CCT, règlement qui régit les rapports sur les accidents ferroviaires, fait actuellement l'objet d'une révision, mais certaines modifications y ont été apportées en 1987. Mentionnons notamment que le montant minimum de 750 $ applicable aux dommages matériels causés par des déraillements ou des collisions sur voie principale, a été changé par suite de l'inflation. Ainsi, afin d'alléger le fardeau qui pesait sur les compagnies de chemin de fer pour ce qui est des rapports d'accidents mineurs et d'établir un montant qui se rapproche davantage de celui des États-Unis, la somme minimum est passée à 7 000 $ le 1er novembre 1987. À compter du 1er janvier 1988, les accidents de ce type dont les dommages matériels s'élèvent à plus de 7 350 $ devront être déclarés.

Enquêtes sur les accidents - article 226

Certains employés du CTCF sont investis du pouvoir de mener des enquêtes indépendantes en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Au total, six enquêtes de ce type ont été autorisées et menées par le CTCF en 1987, et les rapports sur quatre d'entre elles sont terminés. Voici la liste de ces enquêtes :

9 mars	Déraillement au point milliaire 42,69 de la subdivision Springhill du CN à Thomson (N.-É.)
9 mars	Déraillement au point milliaire 0,40 de la subdivision Nepisiguit du CN à Nepisiguit (N.-B.)
2 avril	Écroulement d'un pont au point milliaire 100,5 de la subdivision Shogomoc de CP Rail à Andover (N.-B.)
3 mai	Train en dérive au point milliaire 63,20 de la subdivision Windsor du CSX à Chatham (Ont.)
27 mai	Collision entre un train de marchandises et un train facultatif de travaux au point milliaire 100,8 de la subdivision Gladstone du CN à Makinak (Man.)
14 juillet	Déraillement au point milliaire 204,30 de la subdivision Belleville de CP Rail à Toronto (Ont.)

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi nationale sur les transports* et de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

Les ordonnances du CTCF concernant les installations de stockage en vrac font l'objet de modifications profondes visant à les mettre à jour.

Le programme d'inspection des conteneurs s'est poursuivi aux quatre coins du pays en vertu du Règlement de la Convention sur la sécurité des conteneurs, et deux nouveaux inspecteurs ayant suivi des cours de formation approuvés se sont joints à l'équipe des agents régionaux de la CCT préposés au contrôle d'application.

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets, à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1987, les employés affectés à l'inspection des triages, des terminus et des installations d'expédition ont effectué 12 000 inspections de wagons de marchandises dangereuses et de documents d'expédition ainsi que 835 inspections de conteneurs. En outre, ils ont inspecté 622 installations de stockage en vrac qui relèvent de la compétence de la CCT et 121 autres emplacements du genre desservis par les compagnies de chemin de fer.

En vertu du Règlement CCT 1978-11 RAIL, quatre emplacements de manutention d'explosifs ont été approuvés, trois attendent une approbation, un a été suspendu temporairement et un autre refusé. Cinquante-cinq installations d'essais hydrostatiques ont également été approuvées en 1987.

Des permis spéciaux sont délivrés pour le transfert de produits, les mouvements en un seul voyage, les nouvelles techniques de calage et d'arrimage et l'emballage des marchandises dangereuses. En vertu de l'alinéa 71.6 a) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la CCT, le CTCF a délivré 216 nouveaux permis, révisé 262 anciens permis, annulé quatre permis spéciaux et rejeté quatre demandes. Aux termes de l'article 73.9 du Règlement, 94 citernes portables de l'OMI qui n'étaient pas conformes aux spécifications de la CCT ont reçu la permission d'être transportées par chemin de fer, à condition d'être marquées au pochoir.

En 1987, 708 accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ont été signalés; les agents préposés aux marchandises dangereuses de l'administration centrale et des régions se sont occupés de 186 d'entre eux.

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité.

Les audiences publiques concernant les demandes déposées par le CN et CP Rail en vue d'obtenir la permission d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et de poster l'équipe de queue de ces trains dans la locomotive de tête, ont pris fin le 11 juin 1987. Le 14 décembre suivant, le Comité a annoncé qu'il avait décidé d'agréer les demandes de CP Rail et du CN, sous réserve que les compagnies se plient à certaines conditions.

Le CTCF a entrepris un programme de surveillance de divers centres de régulation ferroviaire au cours de l'année. Quelques exceptions ont été notées et portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

Le Comité a reçu trois requêtes en application de la méthode de cantonnement manuel de contrôle des trains dans 18 subdivisions, de la part du CN, et trois requêtes en application de cette méthode dans 29 subdivisions, de la part de CP Rail. Les requêtes relatives aux 18 subdivisions du CN ont été examinées et aucune d'entre elles n'a

été approuvée. De même, les requêtes relatives aux 29 subdivisions de CP Rail ont été examinées et 24 d'entre elles ont été approuvées. CSX Transportation a présenté, à l'égard d'une subdivision, une requête qui est actuellement à l'étude.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1987, ils ont inspecté 577 trains, parcouru 59 799 milles et visité 58 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales à des «points d'entrée», qui permet de vérifier leur conformité aux règlements établis, s'est poursuivi en 1987. Au cours de l'année, le CTCF a fait le contrôle de 513 trains dont 155 transportaient des marchandises dangereuses spéciales. Aucun cas d'infraction n'a été relevé en 1987.

Hygiène et sécurité professionnelle

À la suite du rapport interne du CTCF sur les conditions d'hygiène et de sécurité professionnelle dans les cabines des locomotives diesel en Colombie-Britannique, le CTCF a ordonné à CP Rail, en mars 1987, de faire les démarches nécessaires pour qu'en janvier 1988, toutes les locomotives placées en tête d'un train ou dans une position de commande soient munies de meilleures installations d'hygiène et de conservation des aliments et, aussi, de meilleurs sièges (ordonnance R-40440 du 19 mars 1987).

En avril 1987, le Comité de révision du CTCF a étudié une requête dans laquelle Canadien Pacifique Limitée demande que soit revisée l'ordonnance n° R-40083 du CTCF datée du 4 décembre 1986, laquelle ordonne à la compagnie de retirer les mauvais points attribués à un employé qui avait invoqué son droit de refus en vertu du Règlement. Le Comité de révision a décidé que la révision de l'ordonnance du CTCF n'était pas justifiée, après quoi CP Rail a informé le CTCF qu'elle s'était conformée aux directives de l'ordonnance n° R-40083.

Le 2 avril 1987, le ministre du Travail et le président de la CCT ont annoncé par communiqué de presse que la partie IV du *Code du travail du Canada* viserait dorénavant les employés de chemin de fer qui travaillent à bord des trains. Le Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains) (DORS/87-184, 26 mars 1987), pris en vertu de la partie IV du *Code du travail du Canada* par le ministre du Travail sur la recommandation de la CCT, a pris effet le 2 avril 1987. La CCT a convenu d'administrer, pour le compte du ministre du Travail, le programme fédéral d'hygiène et de sécurité professionnelle (HSP), dans la mesure où il s'applique aux employés ferroviaires travaillant à bord des trains. Le ministre du Travail a demandé à certains employés du CTCF d'exercer les fonctions d'«agent de sécurité» spécifiées à la partie IV du *Code du travail du Canada*.

Au cours de l'année, la CCT a conclu avec Travail Canada un protocole d'entente qui définit les rôles et responsabilités des deux parties pour ce qui est de l'administration du programme HSP dans l'industrie ferroviaire. Des séances d'information ont été tenues aux quatre coins du pays pour informer les employeurs, les employés et les syndicats du programme fédéral HSP, notamment en ce qu'il touche l'administration conjointe du Code par Travail Canada et la CCT dans l'industrie ferroviaire.

La première réunion du comité interministériel de coordination en matière d'HSP, regroupant des hauts fonctionnaires de Travail Canada, de Transports Canada (Air et Marine), de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, de l'Office national de l'énergie, de la Commission de contrôle de l'énergie atomique et de la CCT, a été tenue cette année. Ce comité interministériel est chargé de veiller à la mise à exécution efficace du programme fédéral HSP; il se rencontre périodiquement pour examiner, évaluer et planifier diverses activités d'administration prévues dans la partie IV du Code pour tous les domaines relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Le CTCF a été saisi de deux requêtes en centralisation des dépôts; l'une provenait de la Chesapeake and Ohio Railway Company et l'autre de CP Rail, au nom de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Des décisions fondées sur l'information versée aux dossiers de la Commission ont été rendues relativement aux deux requêtes. Aucune autre requête de ce genre n'a été présentée en 1987.

Abandon d'embranchements

Le programme d'abandon d'embranchements du Comité des transports par chemin de fer a été transféré de la Direction de l'exploitation à la Direction des subventions selon les coûts. Il en est question dans la section de ce rapport qui traite de la Direction générale des subventions au transport.

Au total, le Comité a reçu au cours de l'année 27 requêtes en autorisation de supprimer des voies auxiliaires, en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de 17 de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest. Deux des requêtes étaient reportées de 1986. Des ordonnances autorisant l'enlèvement des voies auxiliaires ont été prises à l'égard de huit des douze autres requêtes. Au 31 décembre 1987, il restait en instance quatre requêtes déposées en vertu de l'article 106.

Services voyageurs

Ce programme a pour objet l'évaluation des requêtes et des propositions présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation de modifier ou de restructurer les services de trains de voyageurs. Le programme comprend également la surveillance et l'évaluation de la qualité et de l'efficacité de ces services.

Le programme de contrôle de la qualité exige que les inspecteurs du CTCF fassent rapport de l'état du matériel ferroviaire voyageurs et des installations des gares, de la disponibilité et de l'accessibilité des services voyageurs, de la fiabilité, de l'efficacité et du niveau de service ainsi que de la conformité générale de la compagnie de chemin de fer avec les exigences de sécurité et de service.

Outre les rapports de surveillance, les plaintes et les demandes de renseignements formulées par le public en général sont considérées d'importants indicateurs de qualité du service. En 1987, il y a eu 59 plaintes et demandes de renseignements relatives aux services voyageurs.

En conformité avec le paragraphe 260(8) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui prescrit de réexaminer une demande de suppression de service à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, l'ordonnance R-41255 du 12 novembre 1987 a été prise afin de maintenir 11 services de trains de voyageurs. En outre, l'ordonnance WDR1987-058, datée du 10 mars 1987, enjoignait au CN de réduire la fréquence de son service entre Edmonton et Waterways en faisant un trajet de moins par semaine dans chaque direction.

L'ordonnance R-40414 du 12 mars 1987 ordonnait que soit maintenu le service entre Edmonton et Prince-Rupert.

L'ordonnance R-41065 du 28 août 1987 ordonnait que soit maintenu le service entre Toronto, North Bay et Kapuskasing.

Deux audiences publiques ont été tenues en 1987 relativement aux services de trains de voyageurs. À l'issue de l'audience publique tenue les 22 et 24 septembre 1987, la décision et l'ordonnance R-41426 ont été prises le 31 décembre 1987 pour que le service entre Bishop's Falls et Corner Brook continue d'être exploité.

Suite à l'audience publique tenue les 24 et 25 novembre 1987, le CTCF a pris la décision et l'ordonnance R-41439, le 31 décembre 1987, pour ordonner la reconstruction du pont à Ste-Anne de la Pérade, de sorte que le service de trains de voyageurs puisse reprendre après octobre 1988.

La situation de chacun des services voyageurs relevant de la compétence de la Commission canadienne des transports est donnée à l'appendice B-IV du présent rapport.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Les responsabilités de cette direction ont été prises en main par la Direction générale des subventions au transport le 1er octobre 1987. Les activités entreprises par la Direction de l'analyse économique des chemins de fer en 1987 sont donc décrites dans la partie traitant de la Direction générale des subventions au transport.

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, les requérants doivent démontrer au Comité que le service est nécessaire pour satisfaire «à la commodité et aux besoins du public»; dans d'autres cas, il leur suffit de donner la preuve de leur solvabilité et de leur capacité d'exploitation, entre autres, une preuve d'assurance-responsabilité suffisante. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où le dossier ne suffit pas pour étayer une décision, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA (voir l'appendice C–I).

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procède au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA a le pouvoir de prendre des mesures lorsque les prix sont déraisonnables ou qu'il y a discrimination, ou lorsqu'un transporteur déroge à son tarif officiel. Les tarifs internationaux doivent être conformes aux accords bilatéraux de services aériens pertinents (voir l'appendice C–IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de

permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, les examinateurs du CTA font enquête sur les plaintes et les infractions présumées.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse et Permis, Rapports des études économiques et Règlements, Transport aérien international, Surveillance et Tarifs. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA, coordonne les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA et tient les dossiers relatifs aux permis.

Direction de l'analyse et des permis

Cette Direction comporte quatre divisions : Permis intérieurs, Permis internationaux et Affrètements groupe, Permis et Analyse de la réglementation et enfin Vérification.

La Division des permis intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des permis internationaux et des affrètements groupe est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. La Division apporte aussi son concours dans la négociation de certains accords aériens internationaux (voir les appendices C–II et C–III).

La Division des permis et de l'analyse de la réglementation examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

La Division de la vérification surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les requêtes présentées au Comité à l'égard de nouveaux services aériens, de transferts, de changements de contrôle de fusions et d'unifications, en vue de faire des recommandations sur les exigences financières à imposer pour assurer que les transporteurs qui obtiennent un permis de service aérien commercial commencent l'exploitation nouvellement autorisée sur une base financière solide et qu'ils possèdent une assurance-responsabilité suffisante. Le personnel de la Division fait des enquêtes pour déterminer le bien-fondé des demandes de subventions et pour fournir aide et conseils à la Direction de la surveillance sur des questions de nature financière. La Division fait aussi des vérifications

des organisateurs de voyages ou des affréteurs pour s'assurer qu'il existe des mécanismes de protection des avances versées par les consommateurs. En outre, le personnel de la Division donne des avis sur la solvabilité des transporteurs et des affréteurs qui exploitent des affrètements intérieurs et internationaux.

Direction des rapports des études économiques et règlements

Cette direction fait des analyses et conseille le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Section des statistiques aériennes et des règlements élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Section rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic des divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Section est chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que la mise en oeuvre des accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répond aux besoins des Canadiens et rapporte le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; met en oeuvre et administre ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et etrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions du CTA, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, aux transporteurs aériens et au public en général.

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe–Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers et des tarifs-marchandises à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités - Tarifs

Le Canada et le Royaume-Uni ont conclu en septembre un nouvel accord sur les services aériens, lequel donne encore plus de latitude aux transporteurs aériens dans l'établissement des prix sur ce marché. Après les États-Unis, le Royaume-Uni est le point de destination le plus populaire chez les voyageurs canadiens. Depuis l'entrée en vigueur de cet accord, le marché connaît des prix très compétitifs et de nouvelles techniques de commercialisation, entre autres l'assouplissement, voire même la suppression, des exigences de réservation anticipée pour les tarifs à très bas prix. Les répercussions de ces changements sur le reste du marché canado-européen se font déjà clairement sentir.

Tous les accords internationaux de services aériens obligent les transporteurs à déposer auprès de l'administration de l'aéronautique de chacun des signataires, des tarifs renfermant les prix et les conditions de transport. L'intensification de la concurrence sur le marché international a entraîné une forte augmentation du nombre de tarifs déposés. En effet, ce nombre a crû de près de 60 p. 100 au cours des trois dernières années.

Bien que la plupart des transporteurs aériens aient maintenant informatisé leurs tarifs, ils continuent de les déposer sur papier, habituellement aux fins de la réglementation. Or, le dépôt de tarifs imprimés alourdit le fardeau et des transporteurs et du réglementateur si l'on considère les ressources financières et humaines qui y sont consacrées. Soucieux d'en arriver à une utilisation optimale des ressources et d'alléger le fardeau réglementaire qui pèse sur les transporteurs aériens, le Comité des transports aériens a créé un groupe de travail chargé d'examiner les diverses solutions de rechange au système de dépôt actuel. L'informatisation demeure la meilleure solution, puisqu'elle permettrait aux transporteurs de réduire leurs dépenses, sans compter qu'ils pourraient s'adonner plus facilement à de nouvelles pratiques d'établissement de prix et réagir plus rapidement et efficacement aux initiatives de leurs rivaux. Le premier système informatisé de réception et de transmission des demandes de tarifs spéciaux a été mis sur pied en février. Depuis lors, le temps et le coût de traitement des quelque 200 demandes de ce genre qui sont reçues chaque mois s'en trouvent grandement réduits. Le Comité des transports aériens s'est aussi joint aux administrations de l'aéronautique des États- Unis et du Royaume-Uni pour tenter de créer un système de dépôt électronique normalisé.

En 1987, les transporteurs ont, pour la première fois, jouit d'une marge de manoeuvre dans l'établissement de leurs prix sur le marché intérieur; bon nombre de nouveaux tarifs ont d'ailleurs été instaurés.

Au cours de l'année, le Comité s'est penché sur la question du partage des indicatifs de compagnies, plus particulièrement sur l'utilité de ces indicatifs pour les transporteurs aériens et sur la façon dont le public voyageur les perçoit. Une politique à ce sujet devrait être formulée en 1988.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

En 1987, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes.

- L'application des droits prioritaires sur les vols affrétés sans participation servant au transport du bétail a été suspendue jusqu'au 29 février 1988.

- Les transporteurs ont été exemptés de l'obligation de se plier aux conditions sur la protection de route énoncées dans les permis d'affrètement de la classe 4 pour l'exploitation de services à taux unitaires de la classe 1 ou 2 entre Toronto et Chatham.

- On a changé du 1er janvier au 31 mars la date à laquelle les cultivateurs doivent déposer chaque année la preuve montrant qu'ils peuvent continuer d'être exemptés de l'obligation de détenir un permis pour l'épandage de produits au moyen d'aéronefs sur leurs propres terres et sur celles des fermes situées dans un rayon de 25 milles de la leur.

- On a révisé la définition du terme «urgence» et la description des circonstances dans lesquelles les transporteurs aériens et les propriétaires ou les usagers d'aéronefs privés qui ne détiennent pas le permis requis risquent d'exploiter des services aériens commerciaux en contravention des dispositions de la *Loi sur aéronautique* s'ils ne sont pas exemptés de l'application de ladite loi par le Règlement sur les transporteurs aériens.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1987

Étant donné que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et le Règlement sur les transports aériens devaient prendre effet le 1er janvier 1988, aucune modification au Règlement sur les transporteurs aériens n'était à l'étude au 31 décembre 1987.

Rapports et études

En 1987, le Comité a achevé les rapports suivants qui paraîtront en 1988 : *Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Revue des activités de 1985* et *Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Revue des activités de 1986*. Des rapports analogues sur les activités des transporteurs aériens de niveau I ont été achevés et seront publiés en 1988.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec leurs homologues de Transports Canada et de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application.

En 1987, la Direction a mené 300 enquêtes dont 117 ont été renvoyées à la GRC en vue d'une enquête plus appronfondie susceptible d'entraîner des poursuites. En outre, 135 enquêtes ont été confiées au CTA pour qu'il prenne les mesures administratives pertinentes; 24 découlaient de plaintes mal fondées et 24 ont abouti à un avertissement donné à la partie contrevenante. La Direction s'est adressée à diverses associations de transporteurs aériens, en 22 occasions, pour fournir des éclaircissements sur la loi.

Permis

Le règlement, entré en vigueur en juillet 1985, qui exempte les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, de l'obligation de démontrer qu'ils satisfont au critère de la commodité et des besoins du public, a continué de faire augmenter le nombre de requêtes de services d'affrètement. Ces requêtes sont examinées sous le rapport de la conformité des requérants avec les exigences relatives à la situation financière, à l'assurance-responsabilité et aux autres exigences.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour prouver la commodité et la nécessité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1987, le Comité a délivré 929 décisions et 655 ordonnances (voir l'appendice C–V).

Transport aérien international

Aux 44 accords aériens bilatéraux qu'administre déjà le Comité sont venus s'ajouter les nouveaux accords conclus en 1987 avec l'Égypte, Hong Kong, la Côte-d'Ivoire, l'Espagne et le Venezuela. De nouveaux accords avec le Royaume-Uni et le Pakistan remplacent ceux qui avaient été signés en 1949 et en 1960 respectivement. En outre, des accords révisés ont été conclus avec la Chine et Singapour. Au total, 16 séries de négociations et quatre rencontres bilatérales de consultation ont eu lieu au cours de l'année.

En 1987, le CTA a négocié, en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada, diverses questions d'affrètement avec ses homologues de la France, de l'Inde, de la Jamaïque et du Venezuela. Des pourparlers sur des questions tarifaires ont été engagés avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas, et des discussions ont été amorcées ou se sont poursuivies avec certains pays en vue de mettre à exécution des accords

complémentaires sur l'échange de statistiques. Le CTA a également discuté des frais de permis d'affrètement avec le Mexique.

Conformément à une politique du gouvernement fédéral visant à favoriser l'accès à l'aéroport de Hamilton, on a élaboré une procédure selon laquelle les compagnies aériennes peuvent transborder sous douane, à Hamilton, les marchandises acheminées en provenance ou à destination de pays tiers.

La participation des compagnies aériennes canadiennes à la prestation de services aériens réguliers internationaux a changé en 1987, principalement à cause des fusions, des acquisitions et de la nouvelle politique visant à accroître la concurrence, formulée dans de nouvelles désignations et dans l'énoncé de politique paru en octobre. Vingt-cinq transporteurs ont reçu l'autorisation d'assurer de nouveaux services aériens régionaux, locaux ou de navette entre le Canada et les États-Unis, et le projet de co-entreprise visant des services tout cargo entre les Lignes aériennes Canadien International et The Flying Tiger Line Inc. a été approuvé en vertu de l'échange de notes sur les services tout cargo entre le Canada et les États-Unis. Des consultations officielles ont eu lieu à Washington aux termes de l'accord canado-américain, pour discuter des conditions de l'entente sur l'accès aux aéroports de la région de New York.

Des pourparlers multilatéraux à l'échelle gouvernementale se sont poursuivis en 1987 en vue de favoriser la participation du Canada au Conseil et au Comité du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le CTA a également pris part aux travaux du Groupe d'experts sur les tarifs de l'OACI, en plus d'organiser le travail de deux organismes interministériels liés à l'OACI et de les présider (le Comité national de la facilitation et le Comité chargé des activités de droit aérien international de l'OACI).

Dans l'intérêt des passagers qui empruntent les services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada, le CTA a maintenu des rapports suivis avec les administrations étrangères de l'aéronautique pour les convaincre que les compagnies aériennes étrangères exploitant des services au Canada devraient envisager la possibilité d'augmenter volontiers leurs limites de responsabilité civile à l'égard des passagers, au moins au niveau des compagnies aériennes qui assurent le transport en provenance et à destination des États-Unis.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D-I).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* a reçu la sanction royale le 29 juin 1987 et est entrée en vigueur le 17 décembre 1987.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de huit commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants.

Le personnel du CTE est réparti entre trois directions :

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

Le Comité a accordé un permis à sept transporteurs et une autorisation provisoire à trois autres relativement à l'exploitation de services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique occidental en 1987 (voir l'appendice D-III).

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation provisoire a été délivré à un transporteur, Woodlands Marine Inc. (voir l'appendice D-III).

Acquisitions

Le 3 août 1987, le Comité a reçu avis que Transport Desgagnés (1981) Inc. projetait d'acquérir, par transfert, toutes les actions émises et en circulation de la Société de gestion Desgagnés (1981) Inc. dont la principale activité est le transport. Par cette acquisition, Transport Desgagnés Inc. acquérait aussi un intérêt indirect dans Naviation Sonamar Inc., compagnie de transport maritime. Logistic Navigation Inc. et La Compagnie de navigation Desgagnés Ltée ont déposé auprès du Comité un avis d'opposition qu'elles ont par la suite retiré.

Le 7 décembre 1987, le Comité a pris l'ordonnance W-336 par laquelle il fermait le dossier dans cette affaire.

Cabotage et commerce maritime

Conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 74 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 53 autorisations temporaires ont été accordées, quatre rejetées et douze annulées. Vingt-neuf requêtes portaient sur des navires ou des activités dont l'ordonnance ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi, entrée en vigueur le 1er avril 1979, devait expirer le 31 mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation à quatre reprises pour une période d'un an; la dernière de

ces prolongations a été de neuf mois et s'est terminée le 31 décembre 1987. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et de formuler des propositions afférentes à un projet de loi modificative. Le projet de loi C-21 a reçu la sanction royale le 29 juin 1987, et la loi même est entrée en vigueur le 17 décembre 1987.

Au 31 décembre 1987, la Commission avait en main les documents de 34 conférences maritimes dont les 40 membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 34 conférences offrent 132 services dans des ports nord-américains; 37 de ces compagnies offrent 122 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main sept contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 18 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé de questions de pilotage et a dû s'acquitter de ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à une occasion en 1987. Son activité peu se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)

Le 27 décembre 1986, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage. La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. La Guilde de la marine marchande du Canada a aussi intervenu. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 24 juillet 1987.

Transport maritime international

Dans le cadre de la réforme des règlements économiques entreprise par le gouvernement dans le secteur des transports, il a été décidé de transférer les fonctions de recherche économique de la CCT à Transports Canada où elles pourraient mieux contribuer à l'évolution de la politique des transports. La Direction du transport maritime international du Comité des transports par eau a été touchée par ce transfert. Elle s'occupait de suivre la situation de l'industrie du transport maritime international et d'en analyser les répercussions économiques sur les services canadiens de transport maritime.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) administre l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1987, le Comité a reçu 37 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 32 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les cinq autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1986, le Comité avait reçu 28 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

Roadcruiser

Compte tenu de l'objectif d'égaliser le tarif du Roadcruiser avec ceux des autres compagnies à service d'autocars, TerraTransport a déposé auprès du Comité, le 5 août 1987, un nouveau tarif-passagers (tarif 4-14) prévoyant une majoration moyenne de cinq pour cent. Ce tarif entra en vigueur le 4 septembre 1987.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette Loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 61,3 millions de dollars en 1987, comparativement à 59,5 millions de dollars en 1986 (voir l'appendice E).

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Le CPTI représente la Commission auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en deux directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et une au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Les activités de cette Direction sont décrites dans la partie qui porte sur le Comité des transports aériens.

Direction du transport maritime international

Anciennement rattachée au Comité des transports par eau tout en faisant partie du CPTI, la Direction du transport maritime international a été transférée à Transports Canada en avril 1987, conformément à la décision du gouvernement de regrouper les fonctions de recherche économique de la CCT et celles de Transports Canada, en vue de favoriser l'élaboration d'une politique sur les transports.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée à des pipelines sur courtes distances, bien que de nombreux projets de pipelines de solides de longues distance aient été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Incorporated d'Edmunston (N.-B.) et E.B. Eddy de Hull (Qc) font l'exploitation de ces complexes.

COMITÉ DE RÉVISION

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions. Cependant, lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-président de la Commission (Droit) et composé du Vice-président (Recherche) ainsi que des présidents des comités modaux. Un membre qui a participé à l'établissement d'une ordonnance ou d'une décision ne participe pas à la révision de celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Les demandes doivent être présentées au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Les interventions, pour ou contre la demande, doivent être présentées dans les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la signification — ces délais pouvant être modifiés selon les circonstances. Des exemplaires de la demande, de toute intervention ou de toute réponse doivent être remis à toutes les parties à la requête initiale. Le Comité de révision ne s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1987, le Comité de révision a reçu 42 requêtes. Comme 17 affaires étaient reportées de l'année précédente (14 dossiers actifs et trois en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout, de 59 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a terminé l'examen de 40 requêtes. Il en a trouvé 13 recevables. Dans six cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux et il en a maintenu deux, tandis que dans les cinq autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 27 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés ne justifiaient pas une révision.

De plus, neuf requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un examen. Une requête n'a pas été jugée de bonne foi par le Comité de révision et elle a été rejetée.

À la fin de l'année, neuf requêtes étaient en suspens, dont sept étaient considérées comme des dossiers actifs et deux étaient en attente à cause d'appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Le ministre des Transports a rendu quatre jugements en 1987 sur des questions liées à des permis de service aérien. Un appel a été accordé, trois ont été rejetés.

Son Excellence le gouverneur général en conseil a pris deux décrets au cours de 1987, une requête relative au transport aérien et une relative au transport ferroviaire. Les deux requêtes ont été rejetées.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

DIRECTION DE LA RECHERCHE

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a été dissoute en 1987. Transports Canada a pris en charge ses fonctions et la majorité de son personnel au mois d'avril 1987. Les employés restants ont été affectés à d'autres postes de la CCT en prévision de la transition à l'Office national des transports. Avant la cessation graduelle de ses activités, la Direction a continué à fournir l'appui de son personnel en vue du transfert des régimes de réglementation de la Commission à l'Office national des transports.

Quelques rapports de recherche et documents de travail ont été publiés entre janvier et avril 1987, pour terminer la recherche entreprise en 1986. Les titres de ces documents figurent à l'appendice G.

Transport des personnes handicapées

La Commission a un Bureau du coordonnateur du transport des personnes handicapées, lequel s'occupe de la coordination des activités et fournit aide et conseils aux comités modaux, de façon suivie, sur toute question liée au transport de ces personnes. En plus de faire des études sur le nombre de personnes handicapées au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur a participé à des études sur diverses questions particulières.

Le Bureau a continué à participer à l'élaboration de normes d'accessibilité des installations de transport ferroviaire interurbain pour les voyageurs handicapés. Il a fourni des services d'expert et des conseils sur l'unification des normes d'accessibilité de tous les modes de transport en un code multimodal englobant le service d'autocars Roadcruiser du CN à Terre-Neuve et les transporteurs maritimes, ferroviaires et aériens. L'approbation de ce code en est maintenant à la dernière étape.

Le Bureau compte un représentant au sein des comités consultatif et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars à Terre-Neuve.

De concert avec Transports Canada, le Bureau a amorcé deux projets d'information. L'un consiste en la préparation d'ateliers régionaux conçus pour sensibiliser le personnel des aérogares aux besoins des voyageurs aveugles ou malvoyants et pour proposer des techniques ou des démarches d'aide appropriées. (Remarque : on prévoit d'élargir le public visé par ces ateliers au cours des deux prochaines années de manière à y inclure d'autres groupes de personnes handicapées, par exemple les personnes à mobilité réduite, les personnes sourdes et les malentendants ainsi que les personnes souffrant d'une déficience cognitive.)

Les bases ont été jetées en vue de la préparation d'une brochure qui donnera des renseignements détaillés sur les fonctions et les domaines de compétence de l'Office national des transports et de Transports Canada. Cette brochure, conçue pour le consommateur, renseignera sur les recours disponibles en matière de transport des personnes handicapées.

Le Bureau a poursuivi la consultation avec les provinces dans le but d'entretenir ses relations et d'obtenir de l'information sur les programmes provinciaux concernant le transport des personnes handicapées au Canada. Il est prévu que ce projet se poursuivra et sera mis à jour chaque année afin que le Bureau dispose d'une base de données exhaustive.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

En outre, la Direction de l'exploitation et des tarifs donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des subventions

Les responsabilités de cette section sont passées à la Direction générale des subventions au transport le 1er octobre 1987. Les activités de la Section du contrôle des tarifs sont par conséquent traitées dans la partie du rapport portant sur la nouvelle Direction générale.

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la *Loi nationale sur les transports* (LNT), à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission.

Activités – Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1985	1986	1987
Total des tarifs-marchandises déposés par les chemins de fer	59 866	59 247	50 798
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	9 550	12 141	7 337
Total des tarifs-voyageurs déposés par les chemins de fer	533	126	142
Total des taux convenus déposés par les chemins de fer	746	581	291
Total des taux convenus en vigueur	189	169	32
Nombre d'expéditeurs appliquant les taux convenus en vigueur	1 464	1 411	1 082

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

En 1987, les employés de la Section ont participé à l'élaboration d'un nouveau règlement sur l'interconnexion. Après avoir rencontré les diverses parties intéressées, ils ont proposé des modifications au projet de règlement de sorte que la transition au nouveau régime législatif se fasse sans heurts.

Le personnel de la Section a prêté main-forte au Comité des transports par chemin de fer dans l'examen d'appels interjetés en vertu de l'article 47 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* relativement aux taux «variables» imposés pour l'expédition du grain. Le CN avait convenu avec six compagnies céréalières de réduire ses taux de 1,50 $ par tonne au cours de la campagne agricole 1987-1988 pour le transport du grain provenant de 47 points d'origine dans l'Ouest canadien, sous réserve de certaines conditions. Ces ententes ont suscité une forte opposition, si bien que le CTCF a décidé de tenir des audiences publiques en mars à Winnipeg, Regina, Saskatoon et Edmonton. En avril, le Comité a annoncé qu'il avait décidé d'autoriser les taux inférieurs pour la campagne agricole 1987-1988, à condition que la réduction proposée par le CN s'applique à tous les points qui remplissent les conditions énoncées dans les ententes.

En décembre, la CCT a reçu de 21 expéditeurs des avis l'informant qu'ils avaient conclu des ententes avec le CN et(ou) CP Rail relativement à des taux réduits pour la campagne agricole 1988-1989.

La Section a aussi secondé le CTCF lors d'une audience publique dont le but était de savoir si le CTCF pouvait continuer d'exiger le respect de ses ordonnances prescrivant que les taux marchandises applicables au transport de la pâte de bois demeurent égaux entre les points d'origine de l'Ouest canadien et du nord-ouest de la côte du Pacifique aux États-Unis. A l'issue de l'audience tenue à Vancouver en mars, le CTCF a conclu qu'il était dorénavant impossible de connaître la structure tarifaire des É.-U., compte tenu du nouveau régime de réglementation adopté par ce pays. Ayant donc décidé que ses ordonnances de tenaient plus, le Comité les a abrogées.

Le personnel de la Section a également produit un rapport pour le CTCF concernant un appel déposé par Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Ces compagnies soutenaient que certains tarifs promotionnels «à très bas prix» de Via Rail portaient préjudice à l'intérêt public. Le rapport a été distribué aux diverses parties intéressées pour commentaires en mai 1987. En septembre, les requérantes ont retiré leur appel.

La Section a enquêté et fait rapport sur deux requêtes présentées par Voyageur Inc. aux termes de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, relativement aux tarifs voyageurs réguliers et aux tarifs promotionnels offerts par Via sur certains itinéraires au Québec. En décembre, le Comité a annoncé qu'il avait décidé que les tarifs en litige ne portaient aucunement préjudice à l'intérêt public.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie et d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement des ordonnances annuelles, destinées à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux de 1986 et de 1987 pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

La Section a participé à l'enquête sur une requête déposée par Voyageur Inc. en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une augmentation de tarif voyageurs imposée par Via. La requête a ultérieurement été rejetée.

Elle a également participé à l'élaboration d'un règlement concernant le dépôt et la publication des tarifs de transport des marchandises par chemin de fer, des prix convenus, des contrats confidentiels et de leurs résumés non confidentiels, aux termes de l'article 155 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en prévision de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur bon nombre de plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises et a préparé des rapports sur les tarifs de transport de marchandises, à l'intention du Bureau de la réforme des règlements économiques.

Section des études de l'exploitation

En 1987, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola; de mettre sur pied, de tenir à jour et d'utiliser une base de données sur la circulation; d'entreprendre de la recherche et des études sur les répercussions des mesures législatives proposées en vue de la déréglementation des transports; et enfin, de procéder à des études de faisabilité en méthodologie proposées en vertu de la LNT de 1987.

Conformément au décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a préparé l'ordonnance annuelle, datée du 16 décembre 1987, ainsi que trois ordonnances supplémentaires, prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola pour 1986; ces ordonnances ont été prises par le CTCF.

La banque de données exhaustives sur la circulation établit, sur plusieurs années, les mouvements ferroviaires à l'intérieur, vers l'extérieur et à destination du Canada ainsi que les mouvements routiers subventionnés en provenance des provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée à 40 reprises par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont servi principalement dans le cas de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission, entre autres dans les questions reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 des États-Unis et à la LTGO, mais également dans des projets comme la réponse aux demandes de données provenant, d'une part, de Statistique Canada sur une publication de transport ferroviaire et une étude sur les marchandises dangereuses, d'autre part, d'Approvisionnements et Services dans le cadre de son étude sur l'attribution des recettes d'imposition pour l'utilisation des wagons-trémies.

La Section a participé à deux études de faisabilité dont l'une portait sur la viabilité d'un système de dépôt électronique des contrats confidentiels et des tarifs visés par l'article 118 de la LNT de 1987 et l'autre, sur la mise au point d'une méthode de calcul des prix de ligne concurrentiels conformément à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Le personnel a de plus poursuivi la tenue, la mise à jour et la préparation d'un manuel révisé du Code unifié des localités desservies, système d'identification des points d'expédition au Canada, qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports. Il a aussi mis sur pied deux nouveaux systèmes automatisés qui facilitent la production des ordonnances du CTCF sur les taux compensatoires minimums applicables aux produits de colza et qui rendent plus efficaces les vérifications sur place menées aux termes de la LTGO.

En 1987, le personnel de la Section a fait une évaluation de la situation financière du service d'autocars Roadcruiser de TerraTransport, suite au dépôt d'une nouvelle augmentation du tarif passagers, laquelle est d'ailleurs entrée en vigueur ultérieurement.

DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

LA DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT est devenue une unité fonctionnelle de la Commission canadienne des transports le 1er octobre 1987. Sa création fait suite à un examen exhaustif de l'organisation et de l'utilisation des ressources consacrées à l'administration des programmes de subventions au transport à la Commission.

Les tâches dont est chargée la Direction générale incombaient auparavant à la Direction de l'exploitation et des tarifs et à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La nouvelle direction générale se divise en trois directions d'exécution, à savoir :

(1) la Direction de l'analyse financière
(2) la Direction des subventions selon les coûts
(3) la Direction des subventions selon les prix

Les activités dont la Direction générale des subventions au transport fait état dans le présent rapport annuel consistent dans les fonctions dont elle s'est acquittée et dans celles qu'ont accompli les anciennes directions de la CCT mentionnées ci-dessus, pendant la période à l'étude.

Au nombre des responsabilités de la Direction générale figurent la comptabilité des chemins de fer, l'établissement du prix de revient, la rationalisation des lignes ferroviaires et des services de trains de voyageurs (voir les appendices B-II et B-III) et l'économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions et des versements (voir les appendices B-VI à B-XIV).

En 1987, le Comité des transports par chemin de fer a approuvé les versements suivants :

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	942 061 154
Loi sur les chemins de fer	
- 1987 paiement anticipé[2]	39 977 519
- 1986[3]	14 181 170
- 1972-1985[3 et 4]	13 660 341
Total	**1 009 880 184**

[1] Conformément au *Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer* en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184 du 5 avril 1984, et à l'accord entre le Ministre des Transports et BC Rail Ltée et aux décrets pertinents CP 1985-3740 du 19 décembre 1985 et CP 1987-2471 du 10 décembre 1987 Un rajustement de contrôle annuel de 71,6 millions de dollars, qui sera récupéré en 1988, est compris dans ce montant.
[2] Conformément au crédit 85a (Transport), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.
[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*
[4] Comprend des versements rétroactifs à 1972 à l'égard de la subdivision Tring du CP, qui n'ont pu être payés auparavant du fait de la longue cause de chemin de fer de l'Ontario et du Québec.

Direction de l'analyse financière

Cette Direction s'occupe de la Classification uniforme des comptes (CUC), du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires et de leur application, afin de répondre aux besoins d'information actuels. Cela suppose entre autres choses qu'elle doit s'assurer que l'information fournie par les compagnies de chemin de fer est juste, pertinente et utile pour le calcul des subventions et la détermination des politiques et qu'elle se conforme aux exigences des règlements en matière de préparation des rapports. La Direction s'occupe aussi de la vérification des livres des compagnies de chemin de fer, du calcul des taux d'amortissement, de l'examen des besoins en capitaux de roulement des sociétés ferroviaires et des taux du coût en capital. La Direction analyse les méthodes et les systèmes informatisés de calcul du prix de revient que soumettent les compagnies de chemin de fer. Cette tâche comprend la vérification des coûts unitaires et précis aux fins des versements de subventions pour les embranchements déficitaires et les services de trains de voyageurs, ainsi que la vérification des frais facturés à VIA Rail par le CN et CP Rail.

La Direction de l'analyse financière est responsable de la détermination des indices des prix et de la surveillance des investissements des compagnies de chemin de fer, conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. La détermination des indices des prix comprend la prévision des coûts ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest pour la campagne agricole 1987-1988. Ces coûts servent de base à l'établissement du nouveau barème des taux pour le transport du grain assujetti à la LTGO. Cette responsabilité comprend la désignation annuelle des embranchements de l'Ouest qui sont tributaires du transport du grain. La surveillance des investissements des compagnies de chemin de fer suppose les tâches annuelles suivantes : s'assurer que les compagnies de chemin de fer publient leurs investissements de l'année précédente et leurs plans d'investissement pour l'année en cours et les années subséquentes, vérifier les rapports de leurs investissements de l'année précédente et analyser leurs projets d'investissement. Les conclusions sont transmises au ministre des Transports lequel peut, compte tenu de celles-ci, retenir les versements de fonds aux compagnies de chemin de fer.

La Direction s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1986 par le CN et CP Rail. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement. Au nombre des autres activités entreprises en 1987 figurent l'identification et la solution des questions de comptabilité sur une base permanente, y compris l'examen des méthodes du CN relatives à l'attribution de l'actif fixe par centre de coûts géographique.

La Direction a participé à l'audience publique sur le déplacement des voies à Regina. Plus précisément, son personnel a donné aux commissaires et à l'avocat de la Commission des avis sur des questions de finance, de comptabilité et de fiscalité. La décision a été rendue le 10 août 1987.

La Direction joue un rôle de premier plan dans la révision de la formule de calcul de mise à jour des taux de location d'équipement. Des discussions continuent, au niveau du Comité technique, avec des représentants des compagnies de chemin de fer et de la Fédération canadienne des municipalités. Le Comité a approuvé une révision des taux d'équipement à la fin de 1987. Le travail dans ce domaine se poursuivra en 1987.

Un élément important de l'application de la décision sur la méthode d'établissement du coût en capital (1985) est la détermination des besoins en capitaux de roulement du CN et de CP Rail. Cela suppose de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et le paiement des dépenses, et de calculer les niveaux d'inventaire appropriés. Les taux des coûts de capital du CN et de CP Rail en 1986 ont été approuvés par le Comité en décembre 1987.

De plus, la Direction a entrepris et terminé, tôt en 1987, une révision des coûts de la BC Rail pour le transport du grain en vertu de la LTGO et procédé à la détermination des coûts de la Central Western Railways pour ce transport pour la campagne agricole 1986-1987. Ce travail est presque terminé.

La Direction a fini le calcul des coûts unitaires pour 1985 et l'achève pour 1986. Ces coûts servent dans tous les calculs du prix de revient en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi nationale sur les transports* et de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

En 1987, la Direction a terminé le calcul des coûts précis en vue des versements de subventions au CN et à CP Rail au titre des embranchements déficitaires pour les années 1983 et 1984. En outre, les coûts unitaires et précis ont été établis aux fins des subventions des trains de voyageurs pour Algoma Central Railway et Ontario Northland Transportation Commission.

Suite à la requête du 27 octobre 1986 de VIA Rail demandant l'examen, par le CTCF, de questions particulières d'établissement du prix de revient des services ferroviaires, le CTCF a approuvé, le 17 décembre 1986, le mandat d'un groupe de travail technique chargé d'examiner ces questions. Ce groupe de travail est formé de représentants de VIA Rail, du CN, de CP Rail, d'Algoma Central Railway (compagnies de chemin de fer de catégorie II), des coopératives céréalières, de Transports Canada et des provinces. Il a tenu des réunions en janvier et en mai 1987. Des sous-groupes ont été mis sur pied pour traiter de certaines questions d'établissement des coûts

ferroviaires. Un rapport final est attendu au début de 1988.

Direction des subventions selon les coûts

Cette Direction verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; coordonne la rationalisation des voies ferrées et des services voyageurs; mène annuellement des enquêtes sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail; établit des prévisions de coûts pour déterminer les niveaux des tarifs-marchandises; et entreprend des projets spéciaux relatifs aux coûts selon les besoins.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Direction a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par le CN, CP Rail et BC Rail Ltd. Également, les réclamations mensuelles de Central Western Railway ont été vérifiées, et des paiements d'un montant de 2 358 254 $ ont été recommandés à l'Office du transport du grain pour imputation à la caisse de réserve des améliorations du réseau. Une vérification additionnelle des factures présentées par le CN, CP Rail, BC Rail et Central Western Railway dans le cadre de l'entente du programme d'aide spécial pour les mois d'août à novembre a été faite au nom du ministre de l'Agriculture et du ministre des Transports. Des paiements de 25 013 550 $ ont été recommandés.

La Direction a également entrepris la vérification des statistiques présentées par le CN et CP Rail dans le cadre du système de connaissement sur lequel reposent les paiements versés en vertu de la LTGO.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, cinq audiences publiques ont eu lieu en 1987 au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. Des examens de dossier sans audiences ont été faits à l'égard de 31 autres requêtes en abandon d'embranchement; dix d'entre eux ont été traités par la Division de l'Ouest. Trente-quatre nouvelles requêtes visant l'abandon de 35 embranchements ont été déposées par les compagnies de chemin de fer en 1987, dont neuf à l'égard de lignes des Prairies. En 1987, 46 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchements, dont 14 par la Division de l'Ouest.

Les ordonnances et les décisions prises en 1987 à l'égard de requêtes en abandon d'embranchements et les requêtes non réglées en date du 31 décembre 1987 sont détaillées dans les appendices B-II et B-III du présent rapport.

À la demande du ministre des Transports, la CCT fait annuellement enquête sur les montants que le CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Direction a terminé sa vérification des charges de travail du CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications de la Direction de l'analyse financière afin de calculer les frais totaux de 368,4 millions de dollars imputés à VIA Rail par les sociétés ferroviaire en 1985. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministre le 31 mars 1987 en ce qui concerne les coûts totaux du réseau et les coûts par fonction principale, et le 4 mai 1987, en ce qui concerne les coûts par service de trains de voyageurs. Étant donné l'examen par le CTCF des frais facturés à VIA par le CN et CP Rail, les résultats de l'enquête pour les frais facturés pour 1985 étaient considérés provisoires. En outre, la Direction a achevé au cours du deuxième semestre de l'année la plupart des calculs des frais, y compris les frais de manoeuvres inter-service, que le CN et CP Rail peuvent imputer à VIA Rail au titre de l'exploitation en 1986.

Conformément à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Direction a établi les taux marchandises compensatoires minimums pour le transport des produits de colza régis par le décret PC 1976-894, d'après le calcul des coûts variables du CN et de CP Rail pour 1988. Le CTCF a publié, le 16 décembre 1987, l'ordonnance fixant les taux minimums compensatoires pour le transport des produits de colza.

Direction des subventions selon les prix

Cette Direction est chargée des responsabilités qui relevaient auparavant de la Section des subventions de la Direction de l'exploitation et des tarifs; elle continue d'administrer certains aspects du mandat de la Commission en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que des règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en fait pas partie, toutefois.

Cette loi exige que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés au CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, accorde une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le versement de paiements aux camionneurs qui acheminent des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont analogues à celles que reçoivent les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou les destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement des paiements se fait suivant des règlements établis par décret qui, à l'heure actuelle, prévoient des versements aux transporteurs pour le trafic vers l'Ouest à partir de la région et le transport entre les points situés dans le territoire choisi.

En vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, les camionneurs qui détiennent un certificat d'admissibilité reçoivent, pour la partie du transport effectuée à l'intérieur du territoire choisi, une subvention correspondant à 30 p. 100 des recettes touchées à l'égard des mouvements de marchandises vers l'Ouest.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'Ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont également régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit du territoire choisi. Les transporteurs intéressés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Direction fait aussi la vérification externe des paiements versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

Les paiements autorisés pour la période à l'étude comparativement à ceux de l'année civile 1986 figurent à l'appendice E.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appel retiré en 1985

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer ne refusait pas le projet proposé par le CN et CP Ltée d'acheter, à part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

Le 13 août 1985, l'appelante, Norfolk and Western Railway Co., a retiré cet appel.

(Par suite d'une erreur, le rapport annuel de 1986 indiquait que cette cause n'avait encore fait l'objet d'aucune décision quand, en fait, l'affaire avait été tranchée depuis le 13 août 1985.)

Appels retirés en 1987

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 83-A-342
A-1203-83

Le 5 août 1983, le Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) datée du 14 avril 1983 lui ordonnant de modifier ses tarifs de surestarie et accordant à Columbia Containers Ltd. (Columbia) une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

Le 4 mai 1987, l'appelante, CP Ltée, a retiré cet appel.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait certaines demandes de subventions déposées par Spéribel parce que cette dernière ne détenait pas le permis, de la Commission des transports, du Québec requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions.

Le 4 juillet 1987, l'appelante, Transports Spéribel, a retiré son appel

Le Procureur général pour Terre-Neuve c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-316

Dans un avis de motion daté du 18 mars 1986 est demandée l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39045 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 14 février 1986 pour enjoindre le CN d'appliquer certains critères d'établissement des coûts à la détermination des taux de transport des marchandises par conteneurs en direction et en provenance de Terre-Neuve. Le requérant soutient que la CCT a commis une erreur de droit en concluant que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas assujetti aux Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et en ordonnant à CN de déposer des tarifs- marchandises à l'egard du transport par conteneurs à destination et en provenance de Terre-Neuve, conformément aux dispositions dudit article 276.

Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de revision de la CCT de réexaminer cette question. Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette affaire. Dans une lettre du

28 août 1987, le Comité de révision de la CCT a rendu dans cette affaire une décision en faveur de l'appelante. Cette dernière a par conséquent retiré son appel le 20 novembre 1987.

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier : T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie demanderesse, une personne handicapées, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement. En novembre 1985, la demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air Canada. Le 9 mai 1986, une requête était déposée auprès du Comité des transports aériens (CTA) pour demander la suspension ou l'annulation du permis d'Air Canada, ainsi que le remplacement du tarif de ce transporteur pour que soit reconnu le droit des personnes handicapées à déterminer elles-mêmes dans quelle mesure elles sont suffisamment autonomes pour prendre l'avion.

Le CTA, dans sa décision n° 10205 du 4 novembre 1986, a approuvé en partie la requête en reconnaissant que la clause en cause du tarif du transporteur contrevient à l'article 113 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, et il a enjoint le transporteur d'adopter une nouvelle règle tarifaire qui accepte la détermination d'autonomie fournie par une personne handicapée.

L'appelante a donc retiré son appel en Cour fédérale le 7 janvier 1987.

British Airways PLC c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-367

Le 10 août 1987, British Airways PLC a déposé en Cour fédérale un avis de motion demandant l'autorisation d'en appeler de la décision du Comité des transports aériens, datée du 9 juillet 1987, rejetant une proposition de modification de tarif de British Airways.

Le 1er octobre 1987, British Airways a retiré son appel.

Appels tranchés en 1987

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-322
A-515-86

Le 13 août 1986, l'appelante s'est vue autorisée à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1986 par le Comité de révision, selon laquelle il n'y a pas lieu de réexaminer l'ordonnance n° R-38526 prise le 1er octobre 1985 par le Comité des transports par chemin de fer, laquelle met en vigueur des taux inférieurs pour le transport des quartiers de viande par chemin de fer de Lethbridge (Alb.) vers l'Est du Canada.

La Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel le 16 juillet 1987.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-363

Dans un avis de motion daté du 21 novembre 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance n° R-39915 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 octobre 1986. Cette ordonnance donne suite à certaines recommandations formulées par le Comité dans son rapport d'enquête sur la collision d'un train de voyageurs de VIA Rail et d'un train de marchandises du CN, communément appelée la collision de Trudel.

On prétend que la CCT a débordé le mandat de l'enquête et outrepassé ses compétences en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* en ordonnant l'installation d'enregistreurs d'événements à bord des locomotives.

La requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel a été rejetée le 5 mars 1987 dans une ordonnance de la Cour d'appel fédérale.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-359
A-10-86

Le 29 novembre 1985, CP Ltée (la requérante) a obtenu l'autorisation d'en appeler d'une décision rendue le 27 août 1985 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette décision interprète un accord conclu entre CP Ltée et VIA Rail où il est fait état des modalités selon lesquelles l'appelante doit assurer certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de ses services voyageurs. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le CTCF s'est attribuée la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985.

Le 30 octobre 1987, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel.

CN c. la CCT
CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers : T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Les compagnies de chemin de fer en cause ont déposé des requêtes pour que soit prise une ordonnance prohibitive interdisant à la CCT d'étudier la requête présentée par la ville de Regina en vue du déplacement de certaines installations que possèdent et exploitent les requérantes, en alléguant qu'il n'est pas de la compétence de la CCT d'étudier une requête de déplacement graduel. Cette requête est communément appelée la requête en déplacement de voies de Regina - Phase II.

La motion a été entendue une première fois le 7 octobre 1986 et, en décembre, la Cour a demandé de poursuivre l'argumentation concernant la compétence de la Division de première instance.

La motion est revenue devant la Cour le 24 juin 1987, et l'appel a été rejeté dans un jugement rendu le 14 juillet 1987.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 83-A-379
A-551-84

Cet appel découle de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA), qui modifie le permis de la Federal Express Co. en vue de permettre à cette dernière d'étendre ses services aériens commerciaux transfrontières. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision a été accordée le 23 février 1984.

L'appel a été entendu le 15 juin 1987 et le tribunal, dans un jugement rendu le 29 juin 1987, a ordonné au CTA d'examiner à nouveau la demande.

Appels en instance en 1987

CP Ltée. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-336
A-237-87

La requérante en appelle de la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission déclare un certain passage à niveau de la requérante comme étant un passage de ferme en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer*. La requérante soutient que la CCT a commis une erreur de droit, c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes; et que, par le fait même,

- la Commission a perdu toute compétence qu'elle aurait autrement pu avoir parce qu'elle a contrevenu aux règles d'équité et de justice naturelle.

La requérante avait simultanément demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer l'affaire. Dans une décision datée du 26 février 1987, le Comité de révision de la CCT a reconduit la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986.

Le 11 mars 1987, CP Ltée a demandé à la Cour fédérale d'étudier la motion qu'elle avait présentée en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel. La Cour a accordé le droit d'appel à CP Ltée le 3 avril 1987.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation d'interjeter appel qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP Ltée en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer pour autoriser une augmentation des frais des manoeuvres inter-service à Montréal (Qc). La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites suivant les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises; et
- la décision rendue le 17 septembre 1985 par le Comité de révision.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-364
A-551-86

La requérante, le CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. Le CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre du CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP Ltée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

L'appel est encore en instance

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers : 17498 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires

prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

L'affaire était en instance à la fin de 1987.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n^os^ R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^os^ R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : «Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports?»

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-358
A-263-85

L'appelante, CP Ltée, fait valoir que dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manoeuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

Le CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à se monter une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1^er^ mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en

n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 85-A-369
A-237-86

Le 4 avril 1986, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Transport Morneau Inc. c. Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) le 27 février 1986, qui rejette une demande de subvention présentée conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* et au règlement pertinent, à l'égard du transport de marchandises.

Le point de droit en cause est le suivant : le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale des marchandises de l'appelante?

Cet appel doit être entendu le 2 février 1988.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414, prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à CP Ltée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un

programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquitté dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-311
A-806-84

L'appelante, le CN, dont la requête en autorisation d'interjeter appel a été appuyée par CP Ltée, a soutenu que :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et le CN).

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-366
A-70-86

CP Ltée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985, relativement à la capitalisation des coûts de remontage des locomotives. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP Ltée a ajouté que même si l'ordonnance n° R-34836 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, prétendue source de pouvoir pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appelante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Cet appel doit être entendu le 21 janvier 1988.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa déclaration réclamant des dommages présumés avoir été entraînés par la décision n° 1984-A-130

du Comité des transports aériens (CTA) du 4 avril 1984 dans laquelle le CTA annule le permis de la plaignante. Ce permis a été rétabli le 26 juillet 1985. La plaignante allègue des dommages subis pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-306
A-498-87

Le Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) détiennent et exploitent conjointement un tronçon de voie ferrée connu sous le nom de subdivision Langdon de CP Ltée, depuis Rosedale jusqu'à East Coulee, dans la province de l'Alberta. En octobre 1986, un ingénieur-inspecteur de la Commission canadienne des transports (CCT) a reçu l'ordre de procéder à une inspection de cette ligne commune et de présenter un rapport. En vertu de l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*, si, de l'avis d'un ingénieur-inspecteur, il y a danger à faire circuler des trains sur un chemin de fer ou sur une partie de chemin de fer, cet ingénieur peut, par avis écrit, interdire immédiatement la circulation de tout train sur ce chemin de fer ou sur cette partie de chemin de fer. Pareil avis a été donné le 17 octobre 1986.

Le 27 octobre 1986, le CTCF a demandé au CN et à CP Ltée de présenter un mémoire sur la question de savoir si le droit de demander une subvention en vertu de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* persiste pendant toute période au cours de laquelle est interdite la circulation des trains sur une voie ferrée en vertu d'une ordonnance prise par un ingénieur-inspecteur sous forme d'un avis donné conformément à l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CP dit conserver son droit à une subvention en vertu de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il soutient que le paragraphe 256(2) qui stipule «Lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable, ou tout tronçon de celle-ci, sont exploités au cours d'une période de réclamation, la compagnie exploitante peut déposer une demande de dédommagement» prévoit clairement qu'une demande peut être présentée lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable est exploitée. De l'avis de CP Ltée, bien que l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdise précisément à la compagnie de chemin de fer «la circulation de tout train», l'exploitation d'une ligne de chemin de fer comporte plus que la simple circulation des trains. De plus, CP Ltée déclare ce qui suit :

> «En outre, cette position s'appuie sur la façon dont la Commission établit les pertes réelles aux termes de l'article 256. Les pertes réelles établies par la Commission se rapportent aux frais afférent à de nombreux aspects de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, dont le train et la voie ne constituent qu'une partie. Parmi les autres articles de coûts, on trouve : entretien et dépréciation, frais de carburant et de salaires hors-voie, administration générale, taxes et assurances.»

Lorsque le CTCF a pris une décision dans cette affaire, il a arrêté que le droit de présenter une demande, au paragraphe 256(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, se limite à la période au cours de laquelle la voie est exploitée «au cours d'une période de réclamation». Dans sa décision, le CTCF indique : «La compagnie ferroviaire n'aurait droit aux subventions que lorsqu'elle a le droit et l'obligation acquis d'exploiter la voie d'embranchement». Par conséquent, le CTCF conclut ce qui suit :

> «Toutefois, comme dans le cas présent, lorsque les compagnies ferroviaires sont obligées d'exploiter un bien non rentable, mais ont été privé du droit juridique d'exploiter ce bien à cause d'une mesure prise par une autorité supérieure tel un ingénieur-inspecteur, elles n'ont plus droit aux subventions».

Dans sa décision, le CTCF reconduit également l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdisant la circulation de trains sur la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulee.

CP Ltée a demandé l'autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance portant le n° WDR 1987-005 ainsi que de la décision n° WDR 1987-01, toutes deux datées du 16 janvier 1987, parce que le CTCF a présumément commis une erreur de droit et de compétence en concluant que le tronçon commun a cessé d'être exploité au cours de la période de réclamation visée, à compter du 24 octobre 1986.

Simultanément, CP Ltée a demandé au Comité de révision de la CCT la révision de l'ordonnance n° WDR 1987-005 et de la décision n° WDR 1987-01. En mai 1987, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel.

Le 12 août 1987, le Comité de révision de la CCT a déclaré la décision n° WDR 1987-01 sujette à révision à cause d'une erreur de droit; par conséquent, les répercussions pratiques de cet appel nulles. Toutefois, CP Ltée a demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision et, plutôt que de retirer cet appel, préfère le laisser devant la Cour et l'ajouter à la demande d'appel de la décision du Comité de révision, advenant qu'il obtienne l'autorisation d'en appeler.

Canadian Transit Company c. 429106 Ontario Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-334
A-882-87

Dans une requête datée du 19 juin 1985, l'appelante, Algoma Central Railway, demande au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT l'autorisation d'acquérir un fond de terre appartenant à l'intimée, 429106 Ontario Limited, dans le but d'agrandir les abords du pont.

Le CTCF a entendu la requête le 13 mai 1986 et l'a rejetée dans une décision rendue le 5 novembre suivant.

Le 2 décembre 1986, Algoma Central Railway a présenté une requête au Comité de révision de la CCT pour faire réviser la décision prise par le CTCF le 5 novembre précédent. Dans une décision datée du 1er avril 1987, le Comité de révision de la CCT a rejeté cette requête.

Le 28 septembre 1987, Algoma Central Railway a déposé devant la Cour un avis d'appel à l'égard de la décision du 1er avril 1987 du Comité de révision de la CCT.

L'appel est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-378

Le 14 septembre 1987, CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 1987-01 rendue par le Comité de révision de la CCT le 12 août 1987 relativement à la demande de paiements de subvention du CP pour l'exploitation de la subdivision Langdon.

La requête de CP Ltée se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'intimée a commis une erreur lorsqu'elle a conclu que le Comité des transports par chemin de fer aurait dû rejeter la requête de la demanderesse en vue de l'abandon de la subdivision Langdon.

- L'intimée a commis une erreur en ne concluant pas que la requérante pouvait demander le paiement d'une subvention et pouvait déposer une requête en abandon en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*.

La motion n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-342
A-834-87

Le 10 septembre 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision de la CCT le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par le CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n° R-39889 rendue par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher le CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service voyageurs.

Le CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-352
A-753-87

Le 28 août 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 4 mars 1987, qui refuse au CN l'autorisation d'inclure dans ses demandes de paiement de subventions à l'égard de la subdivision Campbellford les coûts liés à l'enlèvement d'un pont en contre-haut.

La cause est encore en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-356
A-1025-87

Le 14 septembre 1987, le CN a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987 selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion et que l'embranchement Denison relève, par conséquent, de sa compétence.

La cause est encore en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-373 (CN)
87-A-375 (CP)

Dans deux avis de motion datés respectivement du 8 septembre 1987 (CN) et du 9 septembre 1987 (CP Ltée), les requérantes demandent l'autorisation d'en appeler de la décision n° WDR 1987-09 et de l'ordonnance n° WDR 1987-190 du 10 août 1987, dans lesquelles le Comité des transports par chemin de fer approuve conditionnellement la requête présentée en vue du déplacement de la voie ferrée.

Le CN a demandé la tenue d'une audience verbale de la requête ainsi que le report de cette audience jusqu'à ce que les conditions exposées dans l'ordonnance n° WDR 1987-190 aient été respectées.

La motion n'a pas encore été entendue.

Atlantic Container Express Inc. c. la CCT)

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-384

Dans un avis de motion daté du 25 septembre 1987, Atlantic Container Express Inc. (ACE) demande l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 198702, rendue par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports le 28 août 1987, aux termes de laquelle l'ordonnance n° R-39045 du CTCF du 14 février 1986 est abrogée et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) est tenue d'entreprendre une revue immédiate de tous ses taux en provenance et à destination de Terre-Neuve et à l'intérieur de cette province, afin de s'assurer que chacun d'eux respecte les critères énoncés dans la décision n° 1987-02 et, dans les cas où ils ne correspondent pas aux taux similaires dans les provinces maritimes, compte tenu des rajustements de distance, de déposer de nouveaux taux, conformément à la décision n° 1987-02, dans les 90 jours suivant la date de cette décision.

Aucune décision n'a encore été rendue relativement à la motion présentée à la Cour en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel.

Algoma Central Railway c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-371
A-1071-87

Le 23 octobre 1987, l'appelante, Algoma Central Railway, a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision prise par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 7 août 1987 et ordonnant la divulgation à certaines personnes d'états financiers confidentiels fournis à la Commission canadienne des transports (CCT) par la requérante.

Algoma Central Railway se fonde sur ce qui suit :

- la CCT a commis une erreur lorsqu'elle a décidé qu'il n'existe aucun obstacle juridique à la divulgation aux personnes en cause des renseignements confidentiels de nature financière fournis par la requérante;

- la CCT a commis une erreur en traitant les requêtes présentées par la requérante comme créant un litige ou un quasi-litige entre parties adverses;

- la CCT a commis une erreur en ne protégeant pas le caractère confidentiel de l'information fournie par la requérante.

La cause n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. la CCT
La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

Le CN et CP Ltée ont déposé leurs avis d'appel en Cour fédérale les 28 et 29 septembre 1987, respectivement. L'appel vise un jugement de la Division de première instance rejetant la demande de prohibition des compagnies de chemin de fer relativement à la Phase II du déplacement de la voie ferrée à Regina.

Le CN et CP Ltée ont avisé le tribunal qu'ils ne souhaitent pas que l'appel soit entendu pour le moment. En effet, les points qu'ils entendent soulever dans leur argumentation sont déjà plaidés devant la Cour dans le cadre d'une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1987-09 du 10 août 1987 (la décision relative à la Phase I). Cette cause est donc maintenue en instance.

CSP Foods Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-359

Dans un avis de motion daté du 14 octobre 1987, CSP Foods Ltd. demande l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le CTCF le 16 septembre 1987, rejetant une demande présentée par CSP Foods Ltd. pour obtenir une ordonnance prévoyant la suppression, dans le tarif CFAE 4536-I, d'une restriction en vertu de laquelle les prix compensatoires minimums contenus dans ledit tarif ne s'appliqueraient pas au transport de l'huile et de la farine de colza depuis Thunder Bay et Armstrong vers l'Est du Canada dans le cas des marchandises destinées aux États-Unis.

La requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer la question. La motion présentée à la Cour est maintenue en instance en attendant la décision du Comité de révision.

CP Ltée c. la CCT

Cour suprême du Canada

Dans une requête datée du 26 octobre 1987, le Canadien Pacifique Limitée demande l'autorisation d'interjeter appel d'un jugement de la Cour d'appel fédérale daté du 16 juillet 1987, qui rejette l'appel interjeté par le CP d'une décision, rendue par le Comité de révision le 7 mars 1986, qui a entraîné l'application de taux réduits pour le transport par chemin de fer des viandes en carcasses depuis Lethbridge en Alberta jusqu'à des points situés dans l'Est du Canada.

Cette cause doit être entendue le 25 janvier 1988.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-409

Le 29 décembre 1986, le CN a présenté au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North, y compris l'embranchement Norwich, dans la province de l'Ontario.

Le CTCF a tenu une audience sur cette requête et, par l'ordonnance n° R-41264 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) datée du 25 novembre 1987, a déclaré que l'exploitation de l'embranchement Burford n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à ne pas l'être, et ordonné au CN, entre autres, de fournir un service ferroviaire entre Brantford et un point situé près de Burford une fois par semaine lorsqu'il existe du trafic à transporter et plus fréquemment lorsque le volume de trafic le justifie. Le CN en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale,

alléguant que le CTCF a commis une erreur de droit et de compétence et qu'il n'a pas respecté les règles de justice naturelle.

Simultanément, la requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de revoir la question. La motion présentée devant la Cour est conservée en instance en attendant la décision du Comité de révision.

United Transportation Union c. le CN, le CP et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1313-87

Les Travailleurs unis des transports, dans un avis introductif d'instance conforme à l'article 28 de la *Loi sur la cour fédérale*, ont déposé en Cour fédérale, le 17 décembre 1987, une requête en vue d'obtenir la révision et l'annulation d'une décision et ordonnance du CTCF datée du 14 décembre 1987 et intitulée *Décision concernant l'exploitation des trains sans fourgon de queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée*.

Les Travailleurs unis des transports fondent leur requête sur les éléments suivants :

- le Tribunal n'a pas observé les principes de justice naturelle ou a, par ailleurs, outrepassé son domaine de compétence;
- le Tribunal a commis une erreur de droit en prenant la décision ou l'ordonnance;
- le Tribunal a fondé la décision ou l'ordonnance sur une constatation erronée des faits, effectuée de façon inique ou arbitraire ou sans tenir compte des documents à sa disposition.

L'affaire est encore en instance.

APPENDICES

A – *Division de l'Ouest* 67

B – *Comité des transports par chemin de fer* 77

C – *Comité des transports aériens* 105

D – *Comité des transports par eau* 117

E – *Comité des transports par véhicule à moteur* 121

F – *Comité de révision* 123

G – *Direction de la recherche* 127

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I – Décisions et ordonnances notables, 1987 68

II – Abandon d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1987 72

III – Embranchements tributaires du
transport du grain, 1987-1988 73

I – Décisions et ordonnances notables, 1987

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-01	WDR1987-005	16 janvier	a) Confirmer l'ordre de l'ingénieur-inspecteur interdisant l'exploitation des trains sur la subdivision Langdon de CP Rail-CN entre Rosedale et East Coulee (Alb.). b) Déclarer le CN et CP Rail inadmissibles aux paiements de subventions pendant la période où l'exploitation des trains est interdite.
WDR1987-02	WDR1987-007	16 janvier	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subvdivision Lac du Bonnet entre Birds Hill et Beausejour (Man.) le 16 février 1987.
WDR1987-03	WDR1987-058	10 mars	Ordonner au CN de ramener de deux fois par semaine à une fois par semaine la fréquence du service de trains de voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.).
	WDR1987-085	28 mars	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Crofton sur l'île de Vancouver (C.-B.).
WDA1987-76-10675		6 mai	La Commission a agi de son propre chef à l'égard d'un service aérien commercial de la classe 4 (affretement), afin de modifier une décision par la suppression de restrictions non compatibles avec les nouvelles politiques relatives aux transporteurs aériens intérieurs.
WDR1987-04		27 mai	Régler un différend entre le CN et deux municipalités en Alberta concernant la hauteur des lignes de télécommunications et la répartition des frais de surélévation des lignes.

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-05	WDR1987-174	10 juillet	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Fife Lake entre Coronach et Big Beaver (Sask.).
	WDR1987-176	13 juillet	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Preeceville entre Preeceville et Kelvington (Sask.).
WDR1987-08	WDR1987-182	27 juillet	Rejeter une plainte concernant la facturation de frais de réacheminement pour le transport du grain de l'Ouest.
WDR1987-06	WDR1987-187	30 juillet	Rejeter la requête relative à un passage inférieur de ferme, mais ordonner à CP Rail et au CN d'éviter de bloquer les passages à niveau de ferme.
WDR1987-07		30 juillet	Rejeter la demande de CP Rail visant l'obtention d'une affection complémentaire de fonds à cause de retards dans l'installation de dispositifs de protection automatiques à un passage à niveau dans Yorkton (Sask.).
WDR1987-09	WDR1987-190	10 août	Approuver une requête de la Ville de Regina relative au déplacement de lignes de chemin de fer de CP Rail et du CN ainsi que de la gare de triage du CN en vertu de la partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, sous réserve de certaines conditions.
WDR1987-10		26 août	Ajourner indéfiniment une requête de la Central Western Railway Corporation demandant à la Commission d'adresser à la Cour d'appel un mémoire sur des questions de compétence constitutionnelle.
	WDR1987-224	27 août	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Central Butte entre Moose Jaw Junction et Mawer.

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
	WDR1987-231	31 août	Approuver une requête présentée par la Ville de Thunder Bay (Ont.) en vue de prolonger l'autoroute Harbour au-dessus de la voie du CN.
WDA1987-162-11052		30 septembre	Approuver une requête en autorisation de fournir un service avancé d'entraînement au vol, en dépit des objections soulevées par Transports Canada, étant donné que les considérations opérationnelles ne sont pas pertinentes dans l'exercice, par la Commission, du pouvoir discrétionnaire qui lui confère l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.
WDR1987-11	WDR1987-318	23 novembre	Ordonner au CN d'abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Eyre Junction (Sask.) et Acadia Valley (Alb.) le 31 décembre 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de transport de rechange pour répondre aux besoins des producteurs céréaliers de la région.
WDR1987-12	WDR1987-319	23 novembre	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Furness entre Epping (Sask.) et Paradise Valley (Alb.) le 30 avril 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de transport de rechange pour répondre aux besoins des producteurs céréaliers de la région.
WDR1987-13	WDR1987-321	30 novembre	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colony entre Rockglen et Killdeer (Sask.) trente jours après la fermeture du silo, ou le 31 décembre 1988, selon la date la plus proche.
WDR1987-14	WDR1987-329	8 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Neudorf entre Rocanville et

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
			Esterhazy (Sask.), sous réserve d'un nouvel examen de la requête au plus tard le 31 décembre 1988.
WDA1987-199-11198		16 décembre	Rejeter un transfert de services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement), de la classe 9-4 (affrètement international) et de la classe 7 (spécialisés) parce que ces services ont été abandonnés et n'existent plus.
WDR1987-16	WDR1987-341	29 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Kisbey entre Griffin et Weyburn (Sask.) et recommander au ministre des Transports que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement ou d'un tronçon d'embranchement.
WDR1987-17	WDR1987-342	29 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Altavan entre Notekeu (Sask.) et Manyberries (Alb.), et recommander au ministre des Transports que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement ou d'un tronçon d'embranchement.

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-15	WDR1987-348	31 décembre	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Erwood entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.), sous réserve d'un nouvel examen de la requête au plus tard le 31 décembre 1988 et recommander au ministre des Transports que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement ou d'un tronçon d'embranchement.

II – Abandons d'autres voies Requêtes en instance le 31 décembre 1987

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
(CP Rail) Victoria	40,0	Duncan (Sask.)	Voie industrielle
(CP Rail) Wynyard	25,52	Yorkton (Sask.)	Embranchement public
(CN) Fraser	145,4	Prince George (B.-C.)	Voie industrielle
(CN) Watrous	188,35	Saskatoon (Sask.)	Voie d'accès de l'avenue Lorne

III – Embranchements tributaires du transport du grain, 1987-1988

Subdivision	De	À	Milles
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Acadia Valley	Eyre Jct. (p.m. 0,0)	Acadia Valley (p.m. 23,7)	23,7
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	Alliance (p.m. 59,2)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	England (p.m. 75,0)	25,9
Arborfield	Crane (p.m. 0,0)	Arborfield (p.m. 19,4)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	Athabasca (p.m. 93,1)	72,9
Avonlea	Parry (p.m. 29,8)	Moose Jaw (p.m. 83,8)	54,0
Barrhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	Barrhead (p.m. 26,1)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	Battleford Jct. (p.m. 7,8)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	Willowbunch (p.m. 71,5)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	Big River (p.m. 56,5)	56,5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (p.m. 0,0)	Denholm (p.m. 116,5)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	Cactus Lake (p.m. 40,3)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	Paradise Hill (p.m. 15,7)	15,7
Bonnyville	Abilene Jct. (p.m. 0,0)	Grand Centre (p.m. 61,1)	61,1
Brooksby	Naisberry Jct. (p.m. 0,0)	Carrot River (p.m. 51,1)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	Laird (p.m. 28,2)	28,2
Carman	Carman Jct. (p.m. 0,0)	Graysville (p.m. 50,9)	50,9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (p.m. 39,2)	Riverhurst (p.m. 110,5)	71,3
Chelan	Reserve (p.m 0,0)	Crooked River (p.m. 60,1)	60,1
Colonsay*	Watrous (p.m 0,0)	Dilke (p.m. 60,3)	60,3
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	Beechy (p.m. 94,3)	94,3
Corning	Peebles (p.m 0,0)	Corning (p.m. 15,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 35,0)	Elk Point (p.m. 139,6)	104,6
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	Swan River (p.m. 98,5)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	Kipling (p.m. 128,6)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	St. Louis (p.m. 86,4)	62,8
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 104,8)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	Birch River (p.m. 23,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	McCallum (p.m. 87,5)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	Dawson Creek (p.m. 138,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	Elgin (p.m 42,4)	42,4
Herchmer	Gillam (p.m. 330,3)	Churchill (p.m. 509,9)	179,6
Lac La Biche	Banko Jct. (p.m. 0,0)	Bon Accord (p.m. 9,5)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	Whitmore (p.m. 115,5)	115,5
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 43,8)	43,8
Matador*	Matador Jct. (p.m. 0,0)	Kyle (p.m. 29,7)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	Belmont (p.m. 102,2)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	Rossburn Jct. (p.m. 5,3)	5,3
Northgate	Elcott (p.m. 3,7)	Lampman (p.m. 39,4)	35,7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (p.m. 129,7)	St. Martin (p.m. 152,5)	22,8
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	Paddockwood (p.m. 23,9)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	Hines Creek (p.m. 113,4)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	Cando (p.m. 18,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	Sturgis Jct. (p.m. 65,3)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	Kelvington (p.m. 113,6)	46,2
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	MacNutt (p.m. 45,2)	45,2
Robinhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	Glaslyn (p.m. 69,6)	69,6
Rossburn	Rossburn Jct. (p.m. 0,0)	Russell (p.m. 104,3)	104,3

Subdivision	De	À	Milles
Smoky	Winagami (p.m. 263,5)	Spirit River (p.m. 357,2)	93,7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (p.m. 0,0)	Humbolt Jct. (p.m. 54,1)	54,1
Ste-Rose	Ochre River (p.m. 0,0)	Ste-Rose du Lac (p.m. 11,7)	11,7
Tisdale	Hudson Bay (p.m. 0,0)	Prince Albert (p.m. 161,2)	161,2
Turtleford	North Battleford (p.m. 0,0)	St. Walburg (p.m. 77,7)	77,7
Weyburn	Talmage (p.m. 0,0)	Bengough Jct. (p.m. 39,7)	39,7
White Bear	Eston Jct. (p.m. 0,0)	Lacadena (p.m. 24,5)	24,5
Winnipegosis	Sifton Jct. (p.m. 0,0)	Fork River (p.m. 10,9)	10,9
Total			**3 237,4**

* Propriété du CN mais exploitée par CP Rail.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Altawan	Shaunavon (p.m. 0,0)	Manyberries (p.m. 122,1)	122,1
Amulet	Ormiston (p.m. 30,9)	Crane Valley (p.m. 38,6)	7,7
Arborg	Rugby (p.m. 5,4)	Arborg (p.m. 75,1)	69,7
Arcola	Schwitzer (p.m. 0,0)	Arcola (p.m. 96,7)	96,7
Assiniboia	Amulet (p.m. 46,0)	Assiniboia (p.m. 111,1)	65,1
Bassano	Empress (p.m. 0,0)	Bassano (p.m. 118,4)	118,4
Bromhead	Estevan (p.m. 0,0) (y compris l'embr. Tribune, p.m. 7,0)	Minton (p.m. 79,1)	86,1
Bulyea	Neudorf (p.m. 0,0)	Bulyea (p.m. 86,4)	86,4
Burstall	Embranchement Schuler		6,8
Cardston	Stirling (p.m. 0,0)	Cardston (p.m. 46,8)	46,8
Colony	Rockglen (p.m. 0,0)	Killdeer (p.m. 24,6)	24,6
Coronation	Kerrobert (p.m. 1,5)	Coronation (p.m. 116,5)	115,0
Dodsland*	Dodsland Jct. (p.m. 0,0)	End of Track (p.m. 28,4)	28,4
Dunelm	Player (p.m. 0,0)	Simmie (p.m. 25,2)	25,2
Empress	Leader (p.m. 88,2)	Empress (p.m. 111,8)	23,6
Expanse	Curle (p.m. 0,0)	Assiniboia (p.m. 64,6)	64,6
Fife Lake	Assiniboia (p.m. 0,0)		
Furness	Epping (p.m. 0,0)	Paradise Valley (p.m. 19,5)	19,5
Glenboro	Murray Park (p.m. 6,0) (y compris l'embr. au p.m. 15,0)	Souris (p.m. 145,0)	154,0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (p.m. 0,0)	Tyson (p.m. 57,3)	57,3
Gretna/La Rivière	Fortress (p.m. 11,5) - Rosenfeld - Gretna (p.m. 14,1)		56,8
Hatton	Hatton (p.m. 0,0)	Golden Prairie (p.m. 17,8)	17,8
Irricana	Bassano (p.m. 0,0)	Standard (p.m. 36,5)	36,5
Kerrobert	Outlook (p.m. 0,0)	Kerrobert (p.m. 102,5)	102,5
Kisbey	Arcola (p.m. 0,0)		
Lac du Bonnet		Lac du Bonnet (p.m. 65,7)	
Lacombe	Coronation (p.m. 0,0)	Nevis (p.m. 70,8)	70,8
Langdon	Cosway (p.m. 42,1)	Carbon (p.m. 58,3)	16,2
La Rivière	Rosenfeld (p.m. 54,2)	La Rivière (p.m. 111,0)	56,8
Lloydminster	Wilkie (p.m. 0,0)	Lloydminster (p.m. 104,6)	104,6
Lomond	Eltham (p.m. 0,0)	Hays (p.m. 112,3)	112,3
Lyleton	Deloraine (p.m. 0,0)	Waskada (p.m. 17,6)	17,6
Macklin	Kerrobert (p.m. 0,0)	Macklin (p.m. 46,4)	46,4
Macleod	Aldersyde (p.m. 31,5)	Ft. Macleod (p.m. 105,3)	73,8
Melfort	Lanigan (p.m. 0,0)	Lac Vert (p.m. 56,2)	56,2
Napinka	La Rivière (p.m. 0,0)	Napinka (p.m. 108,5)	108,5

Subdivision	De	À	Milles
Neudorf	Sylspur (p.m. 50,7)	Neudorf (p.m. 126,2)	75,5
Notukeu	Notukeu (p.m. 0,0)	Val Marie (p.m. 96,9)	96,9
Outlook	Moose Jaw (p.m. [illegible])	Outlook (p.m. 120,3)	118,0
Pennant	Wickett (p.m. 0,0)	Hazlet (p.m. 19,4)	19,4
Reford	Kerrobert (p.m. 0,0)	Wilkie (p.m. 42,8)	42,8
Russell	Binscarth (p.m. 0,0)	Inglis (p.m. 23,9)	23,9
Shamrock	Archive (p.m. 0,0)	Hak (p.m. 103,4)	103,4
Shaunavon	Assiniboia (p.m. 0,0)	Shaunavon (p.m. 118,2)	118,2
Stirling	Manyberries (p.m. 0,0)	Stirling (p.m. 84,5)	84,5
Tisdale	Goudie (p.m. 0,0)	Nipawin (p.m. 131,7)	131,7
Turin	Lethbridge (p.m. 0,0)	Turin (p.m. 27,0)	27,0
Tyvan	Stoughton (p.m. 0,0)	Crecy (p.m. 87,2)	87,2
Vanguard	Swift Current (p.m. 2,0)	Meyronne (p.m. 76,3)	74,3
White Fox	Nipawin (p.m. 0,0)	Sharpe (p.m. 73,4)	73,4
Willingdon	Lloydminster (p.m. 0,0)	Bruderheim (p.m. 144,1)	144,1
Winnipeg Beach	Gimli (p.m. 58,0)	Riverton (p.m. 82,6)	24,6
Wood Mountain	Ogle (p.m. 0,0)	Mankota (p.m. 64,9)	64,9
Total			**3 487,4**

* Propriété du CN mais exploitée par CP Rail.

APPENDICE B
Comité des transports par chemin de fer

I – Décisions rendues, 1987 78

II – Ordonnances et décisions, 1987
Abandon d'embranchements hors-Prairies 82

III – Abandon d'embranchements
Requêtes en instance le 31 décembre 1987 86

IV – Ordonnances et décisions, 1987
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs) 92

V – Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1987 95

VI – Paiements, 1987
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 96

VII – Sommaire des réclamations et paiements
globaux aux chemins de fer admissibles, 1986 97

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1986
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 97

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1986
Canadien Pacifique Limitée 98

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1986
Algoma Central Railway 98

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1986
Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador 98

XII – Réclamations et paiements, 1986
Article 256 (Embranchements non protégés) 99

XIII – Réclamations et paiements, 1986
Article 258 (Embranchements protégés) 102

XIV – Réclamations et paiements, 1986
Article 261 (Services de trains de voyageurs) 103

I – Décisions rendues, 1987

Date	Objet	Décision rendue
11 février	Requête déposée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de sa subdivision Campbellford à partir de Corbyville jusqu'à un point situé près de Peterborough (Ont.) Décision et ordonnance n° R-40281.	Agrément de la requête avec une condition.
25 février	Relative à des versements en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* à l'égard de mouvements à destination de Fort Frances (Ont.).	
31 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1987-1988.	
1 avril	Requête déposée par CP Rail en vue de faire réviser les ordonnances nos R-37047 à R-37057 inclusivement et de répartir les coûts d'installation de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau de sa subdivision Brockville (Ont.)	Révision et rejet de la requête.
10 avril	Relative aux appels interjetés contre les taux réduits pour le transport du grain proposés par le CN, Cargill Limited, Pioneer Grain Company Limited, United Grain Growers Ltd., Northern Sales Co. Ltd., Alberta Terminals Ltd. et Stow Seed Processors Ltd. Décision et ordonnance n° R-40536.	Appels rejetés avec conditions.
30 avril	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision St. Mary's entre Ingersoll North et Zorra (Ont.). Décision et ordonnance n° R-40605.	Agrément de la requête.
3 juin	Requête présentée par B.C. Forest Products Ltd. *et al.* relative à la parité des taux de marchandises pour le transport de la pâte de bois à partir de points situés dans l'Ouest du Canada jusqu'à des points situés aux États-Unis. Décision et ordonnance n° R-40692.	Rejet de la requête et ordonnances de la pâte de bois abrogées.

Date	Objet	Décision rendue
17 juin	Relative à un nouvel examen de la requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Albert depuis Salisbury jusqu'à Hillsboro (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-40741.	Agrément de la requête.
7 juillet	Requête présentée par Voyageur Inc., en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* et des articles 23, 59 et 71 de la *Loi nationale sur les transports*, en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel du tarif voyageur spécial local et commun 1, CCT I de VIA, déposé auprès du Comité le 1er décembre 1986.	Rejet de la requête (audience future possible relativement à l'intérêt public).
10 septembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Bartibog, depuis Bartibog jusqu'à Heath Steele (N.-B.), soit une distance totale de 23,13 milles. Décision et ordonnance n° R-41081.	Agrément de la requête.
16 septembre	Relative à la requête déposée par Saskatchewan Wheat Pool, Agra Industries Limited, Co-op Vegetable Oils Limited et Western Canadian Seed Processors Limited, en vertu de l'art. 23 de la LNT et de la décision provisoire du Comité en date du 27 juin 1973; et au décret C.P. 1976-894 daté du 13 avril 1976; et à la requête déposée par CSP Foods Limited les 13 et 24 juillet 1987, en vertu du par. 45(1) de la LNT, pour obtenir que le Comité ordonne la suppression dans le tarif n° CFAE 4536-I, de la restriction imposée à l'égard des mouvements à destination des États-Unis.	Rejet de la requête.
20 novembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Tavistock, prenant naissance au point milliaire 87,82 de la subdivision Guelph, depuis Stratford jusqu'à Tavistock (Ont.), soit une distance totale de 7,61 milles. Décision et ordonnance n° R-41257.	Agrément de la requête.
25 novembre	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Bobcaygeon, depuis Dranoel jusqu'à Lindsay (Ont.), soit une distance totale de 20,0 milles. Décision et ordonnance n° R-41262.	Agrément de la requête avec une condition.

Date	Objet	Décision rendue
25 novembre	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Port Burwell depuis Tillsonburg jusqu'à Port Burwell (Ont.), soit une distance totale de 15,0 milles. Rapport et ordonnance n° R-41263.	Agrément de la requête avec une condition.
25 novembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North (Ont.), y compris l'embranchement Norwich, soit une distance totale de 30,54 milles. Rapport et ordonnance n° R-41264.	Agrément partiel de la requête.
27 novembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Lac St-Jean depuis Ha Ha Bay Jct. jusqu'à Chicoutimi (Qc), soit une distance totale de 5,31 milles. Décision et ordonnance n° R-41290.	Agrément de la requête avec conditions.
3 décembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Fergus depuis Guelph jusqu'à Fergus (Ont.), soit une distance totale de 14,57 milles. Décision et ordonnance n° R-41313	Agrément de la requête avec recommandation.
9 décembre	Relative à un examen de la requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Thorburn prenant naissance au point milliaire 42,33 de la subdivision Hopewell, depuis New Glasgow jusqu'à Thorburn, soit une distance totale de 5,95 milles (N.-É). Décision et ordonnance n° R-41329.	Agrément de la requête.
14 décembre	Décision concernant l'exploitation des trains sans fourgon de queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée. Décision et ordonnances nos R-41300 et R-41338.	Agrément de la requête avec conditions.
30 décembre	Requête présentée par Voyageur Inc. en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* et des articles 23, 59 et 71 de la *Loi nationale sur les transports*, en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel du tarif spécial local et du tarif commun des voyageurs n° 1 de VIA: CCT 1, déposé auprès du Comité et prenant effet le	

Date	Objet	Décision rendue
	1er décembre 1986; et la requête présentée par Voyageur Inc. en vertu des articles 45, 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer* et des articles 57, 58 et 59 de la *Loi nationale sur les transports* en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel du tarif spécial local des voyageurs de VIA, CCT-X-128, qui a pris effet le 8 septembre 1987.	
31 décembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs exploité entre Bishop's Falls et Corner Brook (T.-N.). Rapport et ordonnance n° R-41426.	Rejet de la requête.
31 décembre	Requêtes présentées par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements, soit une distance totale de 34,57 milles sur l'île de Vancouver (C.-B.). Rapport et ordonnance n° R-41429.	Agrément partiel de la requête.
31 décembre	Relative à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*; relative à la *Loi nationale sur les transports*; et relative à la prestation d'un service ferroviaire par CP Rail sur sa subdivision Trois-Rivières, suite à l'effondrement du pont survenu le 1er avril 1987, au point milliaire 106,8 de la subdivision Trois-Rivières, près de Ste-Anne de la Pérade (Qc). Rapport et ordonnance n° R-41439.	CP devra reconstruire le pont.

II – Ordonnances et décisions, 1987
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve				
(CN) Carbonear	Brigus Jct.-Carbonear 0,00 - 38,50	38,50	R-41400 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Clarenville (embr. Lewisporte)	Notre Dame Jct.-Lewisporte 0,00 - 9,40	9,40	R-41398 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
Nouvelle-Écosse				
(CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn 0,00 - 5,95	5,95	R-41329 9 décembre	Ordre d'abandon au 13 janvier 1988.
Nouveau-Brunswick				
(CN) Albert	Salisbury-Synton 0,00 - 2,85	2,85	R-40741 17 juin	Ordre d'abandon au 17 juillet 1987.
(CN) Bartibog	Bartibog-Heath Steele 0,00 - 23,13	23,13	R-41081 10 septembre	Ordre d'abandon au 15 octobre 1987.
(CN) Centreville	Valley-Woodstock 0,00 - 2,63	2,63	R-41339 9 septembre	Ordre d'abandon au 8 janvier 1988.
(CP Rail) Shore Line	Bay Shore-Allan Cot 0,0 - 10,0 (y compris l'embr. Lancaster)	10,8	R-41380 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Québec				
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10 - 104,23	56,13	R-40439 24 mars	Ordre de maintien du service.
(CN) Granby	Waterloo-Granby 0,09 - 9,00	8,91	R-41430 31 décembre	Ordre d'abandon au 30 janvier 1988.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Lac St-Jean	Ha Ha Bay Jct.-Chicoutimi 205,65 - 210,96	5,31	R-41290 27 novembre	Ordre d'abandon du service sous réserve que VIA et le CN concluent une entente sur l'établissement d'installations permettant de terminer le service voyageurs à Jonquière. Ordre d'abandon du service de trains de voyageurs entre Jonquière et Chicoutimi.
(CN) Monk	Ste-Claire-St-Isidore 196,30 - 209,00	12,70	R-41381 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles 1,0 - 32,5	31,5	R-41409 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988
(CP Rail) Tring (QCR)	Courcelles-Megantic 32,5 - 57,7	25,2	R-28432 28 février	Décision de la Cour suprême donnant gain de cause à CP Rail dans l'affaire Ontario et Québec Railway Décision 1987-03 du Comité de révision autorisant CP Rail à abandonner son service entre Courcelles et Mégantic, conformément à l'ordonnance R-28432 datée du 28 février 1979 et devant prendre effet le 4 avril 1979.
(CN) Valleyfield	Cantic-Barrington 1,69 - 12,00	10,31	R-41401 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Valleyfield	Ayrness-Cécile 27,20 - 36,20	9,00	R-41386 23 décembre	Ordre d'abandon au 22 janvier 1988.
Ontario (CP Rail) Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay 0,00 - 17,95	17,95	R-41262 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
	Lindsay 17,95 - 19,35	1,40	R-41262 25 novembre	Cession au CN.
	Lindsay 19,35 - 20,00	0,65	R-41262 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35 - 11,00	7,65	R-41264 25 novembre	Ordre de maintien du service.
	Burford-Tillsonburg North 11,00 - 32,59 (y compris l'embr. Norwich)	22,89	R-41264 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(CN) Campbellford	Corbyville-Peterborough 3,20 - 60,40	57,20	R-40281 11 février	Ordre d'abandon au 12 avril 1987.
(CP Rail) Elora	Cataract-Elora 0,00 - 29,5	29,5	R-41379 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Exeter	Ilderton-Centralia 7,39 - 21,58	14,19	R-41396 24 décembre	Ordre d'abandon au 28 janvier 1988.
(CN) Fergus	Guelph-Fergus 32,43 - 47,00	14,57	R-41313 3 décembre	Ordre d'abandon au 28 mars 1988.
(CN) Guelph (embr. Tavistock)	Stratford-Tavistock 0,25 - 7,86	7,61	R-41257 20 november	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(TH & B) Hamilton et Dundas	Dundas 0,00 - 2,66	2,66	R-41377 21 décembre	Ordre d'abandon au 20 janvier 1988.
(CP Rail) Havelock	Tweed-Blairton 61,9 - 90,8	28,9	R-41382 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Kincardine, Newton et Owen Sound	Listowel 0,00 - 1,41	1,41	R-40466 26 mars	Ordre de maintien du service.
	Stratford-Palmerston 1,17 - 36,62	35,45		
	Palmerston-Owen Sound 0,00 - 71,43	71,43		
(CP Rail) Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell 18,5 - 33,5	15,0	R-41263 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(CP Rail) St. Mary's	Ingersoll North-Zorra 0,00 - 4,3	4,3	R-40605 30 avril	Ordre d'abandon au 30 mai 1987.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00 - 181,42	82,42	R-40819 29 juin	Ordre de maintien du service.
(CP Rail) Teeswater	Fraxa-Teeswater 0,0 - 67,9 (y compris Mount Forest et l'' embr. Wingham)	72,7	R-41378 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Colombie-Britannique				
(CN) Cowichan	Victoria 0,00 - 1,90	1,90	R-41409 31 décembre	Ordre de maintien du service.
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria 0,00 - 1,37	1,37	R-41409 31 décembre	Ordre de maintien du service.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme-Youbou 57,90 - 81,90	24,00	R-41409 31 décembre	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
	Deerholme-Cowichan Bay 0,00 - 6,12	6,12	R-41409 31 décembre	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CN) Tidewater	Cowichan Bay 6,12 - 7,30	1,18	R-41409 31 décembre	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CP Rail) Victoria (embr. Crofton)	Osborn Bay-Crofton 0,00 - 2,1	2,1	WDR1987-085 28 mars	Ordre d'abandon au 27 avril 1987.

III – Abandon d'embranchements
Requêtes en instance le 31 décembre 1987

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
(CN) Carbonear	Brigus Jct.-Carbonear	0,00-38,50	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Clarenville (embr. Lewisporte)	Notre Dame Jct.-Lewisporte	0,00-9,40	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Stephenville	White's Road-Stephenville	0,00-7,00	Requête reçue le 13 novembre 1987.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn	0,00-5,95	Ordre d'abandon au 13 janvier 1988.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish	19,45-84,61	Ordre de maintien du service le 14 novembre 1985. Révision avant le 14 novembre 1988.
(CN) Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	0,00-25,61	Ordre de maintien du service le 23 novembre 1984.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (y compris une partie de l'embr. Mt. Herbert)	0,00-17,77	Ordre de maintien du service le 23 novembre 1984.
(CN) Souris	Royalty Jct.-Souris	0,00-55,02	Ordre de maintien du service le 5 août 1984.
(CN) Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic	0,00-5,00	Ordre de maintien du service le 10 mai 1984.
Nouveau-Brunswick			
(CN) Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	0,00-72,04	Ordre de maintien du service au 1er avril 1986. Révision en 1988.
(CN) Centreville	Valley-Woodstock	0,00-2,63	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St-Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	0,00-105,76	Ordre de maintien du service le 28 juin 1985. Révision en 1988.
(CP Rail) Shore Line	Bay Shore-Allan Cot (y compris l'embr. Lancaster)	0,00-10,0	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé	48,10-104,23	Ordre de maintien du service le 24 mars 1987.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais	72,06-169,40	Avis de requête paru le 10 juillet 1987.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond (y compris les embrs. Industrial, Victo Container et Victoriaville)	0,00-87,22	Requête reçu le 19 octobre 1987.
(CN) Granby	Waterloo-Granby	0,09-9,00	Ordre d'abandon au 30 janvier 1988.
(CN) Granby	Granby-Chambly (y compris l'embr. West Shefford)	9,00-44,00	Requête reçu le 5 août 1987.
(CN) Lac St- Jean	Ha Ha Bay Jct.-Chicoutimi	205,65-210,96	Ordre d'abandon du service sous réserve que VIA et le CN concluent une entente sur l'établissement d'installations permettant de terminer le service voyageurs à Jonquière. Ordre d'abandon du service de trains de voyageurs entre Jonquière et Chicoutimi.
(CN) Monk	Ste-Claire-St-Isidore	196,30-209,00	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Montfort (embr. Grenville)	Grenmont-St-André Est	0,00-17,70	Requête reçu le 9 septembre 1987.
(CP Rail) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	13,60-44,40	Ordre de maintien du service le 18 décembre 1984.
(CP Rail) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont Laurier	44,40-138,20	Ordre de maintien du service le 18 décembre 1984.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's	2,62-36,50	Requête reçu le 18 décembre 1987.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	36,50-55,57	Ordre de maintien du service le 25 juillet 1986. Révision en 1989.
(CN) Sorel	Sorel-St-Grégoire (y compris les embrs. Des Ormeaux et Bécancour)	45,50-84,20	Requête reçue le 6 novembre 1987.
(CN) Temiscouta	Cabano-Edmundston East	44,00-77,00	Ordre de maintien du service le 21 octobre 1986.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles	1,0-32,5	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Valleyfield	Cantic-Barrington	1,69-12,00	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Valleyfield	Ayrness-Cécile	27,20-36,20	Ordre d'abandon au 22 janvier 1988.
Ontario			
(CN) Bruce Lake	Carroll Jct.-Bruce Lake	0,00-66,16	Requête reçue le 21 décembre 1987
(CN) Burford	Brantford-Burford	3,35-11,00	Ordre de maintien du service le 25 novembre 1987.
(CP Rail) Carleton Place	Nepean-Carleton Place	9,00-28,10	Ordre de maintien du service le 3 juin 1985.
(CP Rail) Elora	Cataract-Elora	0,00-29,5	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Exeter	Ilderton-Centralia	7,39-21,58	Ordre d'abandon au 28 janvier 1988.
(CN) Fergus	Guelph-Fergus	32,43-47,00	Ordre d'abandon au 2 mars 1988
(CN) Forest	Lucan-Parkhill	15,50-30,50	Ordre de maintien du service le 25 février 1986.
(CP Rail) Goderich	Guelph-Goderich	34,9-112,1	Requête reçue le 27 mars 1987.
(TH & B) Hamilton et Dundas	Dundas	0,00-2,66	Ordre d'abandon au 20 janvier 1988.
(CP Rail) Havelock	Tweed-Blairton	61,9-90,8	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham	1,41-30,34	Ordre de maintien du service le 24 avril 1984.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine, Newton et Owen Sound	Listowel Stratford-Palmerston Palmerston-Owen Sound	0,00-1,41 1,17-36,62 0,00-71,43	Ordre de maintien du service le 26 mars 1987.
(CN) Renfrew	Nepean-Renfrew Jct.	0,00-43,79	Avis de requête paru le 7 juillet 1987.
(CP Rail) St. Mary's	St. Mary's	23,55-25,00	Requête reçu le 15 décembre 1987.
(CN) Smith Falls	Richmond-Smiths Falls	13,00-34,05	Ordre de maintien du service le 10 octobre 1986.
(CN) Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	0,00-59,56	Avis de requête paru le 13 avril 1987.
(CSXT) Subdivision	Oldcastle-Leamington Leamington-Blenheim Blenheim-Black's Siding Rodney-West Lorne	8,0-37,0 39,0-73,5 75,3-95,5 98,1-102,8	Requête reçu le 3 décembre 1987.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane	99,00-181,42	Ordre de maintien du service le 29 juin 1987.
(CP Rail) Teeswater	Fraxa-Teeswater (y compris les embrs. Mount Forest et Wingham)	0,0-67,9	Ordre d'abandon du service au 25 janvier 1988.
Manitoba			
(CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake	0,00-71,05	Requête reçu le 21 décembre 1987.
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	0,50-72,00	Ordre d'abandon au 16 mars 1988.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	33,60-37,79	Ordre d'abandon au 8 mai 1991.
(CN) Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	0,00-11,90	Ordre d'abandon au 8 mai 1991.
Saskatchewan			
(CN) Acadia Valley	Eyre Jct.-Acadia Valley	0,00-23,67	Ordre d'abandon au 31 décembre 1988.
(CN) Avonlea	Parry-Avonlea	29,81-51,45	Ordre d'abandon au 28 novembre 1988.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	39,37-85,00	Ordre de maintien du service le 27 août 1987.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Chelan	Reserve-Weekes	0,00-12,87	Ordre de maintien du service le 6 septembre 1983.
(CP Rail) Colony	Rockglen-Killdeer	0,00-24,60	Ordre d'abandon du service 30 jours après la fermeture du silo de la Saskatchewan Wheat Pool situé à Killdeer ou le 31 décembre 1988, si cette date est antérieure à la première.
(CN) Corning	Peebles-Corning	0,00-15,00	Ordre de maintien du service le 22 septembre 1986.
(CN) Cudworth	St. Louis	84,60-86,36	Requête reçue le 23 décembre 1987.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay	50,85-100,00	Ordre de maintien en date du 31 décembre 1987, lequel doit être réexaminé au plus tard le 31 décembre 1988.
(CP Rail) Kisbey	Griffin-Weyburn	43,6-60,9	Ordre de maintien du service le 29 décembre 1987.
(CP Rail) Neudorf	Rocanville-Esterhazy	53,5-82,0	Ordre de maintien du service le 8 décembre 1987. Révision le 31 décembre 1988 ou avant cette date.
(CN) Porter	Oban Jct.-Cando	0,00-18,00	Ordre de maintien du service le 3 décembre 1986.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington	72,73-113,58	Ordre de maintien du service le 13 juillet 1987.
Alberta			
(CP Rail) Altawan	Notukeu-Manyberries	65,7-122,1	Ordre de maintien du service le 29 décembre 1987. Révision le 31 décembre 1988 ou avant cette date.
(CP Rail) Furness	Epping-Paradise Valley	0,00-19,50	Ordre de abandon au 30 avril 1988.
(CN)-(CP Rail) Langdon et Rosedale-Bullpound Tronçon commun	Rosedale-East Coulee	85,50-94,30	Ordre d'abandon rescindé suite à un jugement de la Cour fédérale. Appel interjeté par le CN et CP Rail devant la Cour suprême.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Colombie-Britannique			
(CP Rail) Boundary	Robson West-Midway (y compris les embrs Carson et Carmi)	30,7-126,6	Avis de requête paru le 18 novembre 1987.
(CN) Cowichan	Victoria	0,00-1,90	Ordre de maintien du service le 31 décembre 1987.
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria	0,00-1,37	Ordre de maintien du service le 31 décembre 1987.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	57,90-81,90 0,00-6,12	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CN) Tidewater	Cowichan Bay	6,12-7,30	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CP Rail) Kaslo	Rosebery-Nakusp	3,80-31,20	Ordre de maintien du service le 5 juillet 1984.

IV – Ordonnances et décisions proclamés et en vigueur en 1987 Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Moncton – Campbellton	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Service quotidien Moncton – Campbellton.
Québec – Mont-Joli	70-12-29	85-04-29	R-38000	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.
Sydney – Truro – Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto – Kingston	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Montréal – Chicoutimi	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Toronto – Stratford	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-36619 R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'à Vancouver le 1er juin 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	86-11-17	87-12-31	R-41426	Maintien du service et revision pendant trois années.
Hearst – Nakina	71-05-03	86-04-10	1986-01 (Comité de révision)	Abandon du service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. nº	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Montréal – Québec	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	87-08-28	R-41065	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	87-03-12	R-40414	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	86-10-10	R-39871	Fréquence réduite entre Halifax – Truro – Moncton et service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	86-09-03 87-03-10	WDR-00231 WDR-058	Maintien du service. Fréquence réduite et revision pendant une année.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Sudbury – White River	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	87-12-13	R-41340	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1987

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements de trains*			
Voie principale	125	0	14
Gares de triage et embranchements	128	0	4
Total des déraillements de trains	**253**	**0**	**18**
Collisions de trains*			
Voie principale	12	0	32
Gares de triage et embranchements	70	0	15
Total des collisions de trains	**82**	**0**	**47**
Accidents mettant en cause des draisines / machines d'entretien de la voie			
Déraillements	3	0	4
Collisions	17	1	18
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	218	25	135
Publics (sans protection automatique)	199	15	103
Privés	29	8	30
Ferme	7	1	10
Total des accidents à des passages à niveau (Dix des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)	**453**	**49**	**278**
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements sur voie principale	36	–	–
Déraillements – gares de triage et embranchements	126	–	–
Collisions sur voie principale	1	–	–
Collisions – gares de triage et embranchements	63	–	–
Accidents à des passages à niveau	13	–	–
Incidents divers **	439	–	–

Changement du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1986 et 1987 = + 5,5 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Six de ces 439 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont préliminaires et sont donc communiquées sous réserve de modifications.

VI – Paiements, 1987
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Décembre	44 656 089,89[1]	42 646 422,81[1]	408 821,90	87 711 334,60
Janvier 1986	35 081 562,46	27 014 012,95	442 773,75	62 538 349,16
Février	31 266 778,53	28 378 079,41	270 025,59	59 914 883,53
Mars	38 816 802,47	33 273 932,83	222 131,00	72 312 866,30
Avril	40 106 886,23	46 328 292,81	207 755,30	86 642 934,34
Mai	46 796 970,82	54 291 942,76	223 298,26	101 312 211,84
Juin	42 021 009,74	57 007 297,87	477 033,99	99 505 341,60
Juillet[2]	43 206 548,93	43 647 143,58	135 661,73	86 989 354,24
Août	24 841 293,61	20 675 711,88	63 900,13	45 580 905,62
Septembre	38 160 862,92	37 665 533,25	385 092,83	76 211 489,00
Octobre	38 728 301,39	39 667 860,65	403 932,10	78 800 094,14
Novembre	39 640 392,07	44 590 653,09	310 344,49	84 541 389,65
Total	**463 323 499,06**	**475 186 883,89**	**3 550 771,07**	**942 061 154,02**

(1) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1987 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
(2) Comprend les versements finals relatifs à la campagne agricole 1986-1987 prenant fin le 31 juillet 1987.

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1986

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 140 624	11 025 209
Article 258 (Embranchements protégés)	4 551 618	3 768 607
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	7 594 683 (1)	5 808 362
Article 272 (Tarifs de l'Est)	35 887 910	35 887 910
Total	**61 174 835**	**56 490 088** (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 42 308 918 $ pour 1986 ainsi que des paiements de 14 181 170 $ pour 1987.

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	9 143 038	8 143 861
Article 258 (Embranchements protégés)	1 910 336	1 719 303
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 979 415 (1)	2 268 362
Article 272 (Tarifs de l'Est)	29 050 374	29 050 374
Total	**43 083 163**	**41 181 900** (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 31 022 967 $ pour 1986 ainsi que des paiements de 10 158 933 $ pour 1987.

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	3 997 586	2 881 348
Article 258 (Embranchements protégés)	2 641 282	2 049 304
Article 272 (Tarifs de l'Est)	6 837 536	6 837 536
Total	**13 476 404**	**11 768 188** (1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 8 040 951 $ pour 1986 ainsi que des paiements de 3 727 237 $ pour 1987.

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 625 488 (1)	2 400 000 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 200 000 $ pour 1986 ainsi que des paiements de 200 000 $ pour 1987.

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	1 989 789 (1)	1 140 000 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 1 045 000 $ pour 1986 ainsi que des paiements de 95 000 $ pour 1987.

XII – Réclamations et paiements, 1986
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	94 709	85 238
Nouvelle-Écosse			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	17 305 (2)	–
3. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	198 904 (3)	179 014
4. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	395 757	356 181
Île-du-Prince-Édouard			
5. Kensington	Linkletter – Tignish	661 388	595 249
6. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	318 737	286 863
7. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	61 013	54 912
8. Souris	Royalty Jct. – Souris	677 344	609 610
9. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	25 466	22 919
Nouveau-Brunswick			
10. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	360 005	324 005
11. Centreville	Valley-Woodstock	46 705	42 035
12. Centreville	Woodstock-Centreville	105 084 (3)	94 576
13. Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	7 250 (3)	6 525
14. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 726 414	1 553 773
15. Sussex (embr. Albert)	Salisbury – Synton	14 943	13 449
Québec			
16. Chandler	Ste-Adélaide-Gaspé	732 035 (2)	658 832
17. Granby	Waterloo-Granby	65 532	58 979
18. Sorel (embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux	5 891 (3)	5 302
19. St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	107 250	96 525
20. Temiscouata	Cabano (m.42.70-44.00)	21 601 (3)	19 441
21. Témiscouata(4)	Cabano – Edmundston East	448 466	403 619
22. Valleyfield	Barrington – Ayrness	87 173 (3)	78 456

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
Ontario			
23. Campbellford	Corbyville-Peterborough	383 885	345 497
24. Cayuga (embr. Simcoe)	Port Dover-Simcoe	20 903 (2)	18 813
25. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	16 581 (3)	14 923
26. Forest	Lucan-Parkhill	29 370	26 433
27. Forest	Parkhill-Forest	52 794 (3)	47 515
28. Guelph (embr. Tavistock)	Stratford-Tavistock	17 295 (2)	15 566
29. Kincardine	Listowel – Wingham	224 933	202 440
30. Kingston (embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto	49 337 (3)	44 403
31. Meaford (embr. Penetang)	North Colwell – Hendrie	9 617	8 655
32. Newton	Stratford-Palmerston	17 475 (2)	15 728
33. Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	32 966 (2)	29 669
34. Pagwa	Calstock-Pagwa	90 660 (3)	81 594
35. Pagwa	Calstock – Nakina	104 988 (3)	94 489
36. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	208 005	187 205
37. Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	25 411 (2)	–
38. Taschereau(5)	La Sarre-Cochrane	268 172 (2)	241 255
39. Uxbridge (embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	13 490 (3)	12 141
Manitoba			
40. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	128 723	115 851
Saskatchewan			
41. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	18 753 (3)	16 878
42. Erwood(6)	Baden – Hudson Bay	422 685	380 417
Alberta			
43. Brazeau	Ullin Jct.-Brazeau	2 194 (2)(3)	1 975
44. Lac La Biche	Bon Accord-Egremont	3 863 (2)(3)	3 477
45. Rosedale – Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	51 595	–
Colombie-Britannique			
46. Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	62 816	56 534
47. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	707 555	636 800
	Total partiel (CN)	**9 143 038**	**8 143 861**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Nouvelle-Écosse			
48. Truro	Mantua – Truro	94 933 (3)	3 686

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
Nouveau-Brunswick			
49. Minto	Marysville Jct. – Minto (y compris les embr. Minto et Long)	39 478 (3)	34 011
50. Shore Line	Allan Cot – Lepreau	39 773 (3)	26 301
Québec			
51. Maniwaki	Laman – Maniwaki	68 102 (3)	58 202
52. Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	161 072	–
53. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	969 679	803 967
54. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	193 871 (3)	155 924
Ontario			
55. Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	58 541 (2)	–
56. Carleton Place	Nepean – Carleton Place	562 230	430 871
57. Kingston	Tichborne – Kingston	131 488 (3)	114 260
58. M&O(5)	Rigaud – M&O Jct.	424 052 (3)	363 650
Alberta			
59. Langdon (conjoint, CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	113 722	–
Colombie-Britannique			
60. Kaslo	Rosebery – Nakusp	1 140 645	890 476
	Total partiel (CP Rail)	**3 997 586**	**2 881 348**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**13 140 634**	**11 025 209**

(1) Réclamations déposées par le CN, le 26 juin 1987, et révisées par CP Rail, le 18 décembre 1987.
(2) Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1987, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1986, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(5) Se prolonge au Québec sur une faible distance.
(6) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

XIII – Réclamations et paiements, 1986
Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gillam	1 173 624	1 056 262
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	55 991	50 392
3. Northgate	Northgate – Lampman	342 975	308 678
Alberta			
4. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	35 128	31 615
5. Stettler	Ferlow Jct.–Donalda	73 139	65 825
6. Stettler	Donalda–Dinosaur	229 479	206 531
	Total (CN)	**1 910 336**	**1 719 303**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Saskatchewan			
7. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 411 179	1 957 401
8. Langdon – Acme – Strathmore	Langdon – Cosway Cosway – Wimborne Langdon – Shepard	204 542	69 749
9. Willingdon (embr. Chemical)	P.m. 0,0 – P.m. 6,0	25 561	22 154
	Total (CP Rail)	**2 641 282**	**2 049 304**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**4 551 618**	**3 768 607**

(1) Réclamations déposées par le CN le 26 juin 1987 et révisées par CP Rail le 18 décembre 1987.

XIV – Réclamations et paiements, 1986
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1987 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Toronto – North Bay («Northlander»)	2 255 673	1 956 000
	Edmonton – Waterways (Muskeg Special)	723 742	312 362
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 625 488	2 400 000
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	1 989 780	1 140 000
	Total	**7 594 683**	**5 808 362**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par le CN, le 19 juin 1987, par Algoma Central, le 22 juin 1987, et par QNS&L, le 22 juin 1987.

(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1986 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

APPENDICE C
Comité des transports aériens

I – Services intérieurs 106

II – Vols d'affrètement choisis 107

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols 108

IV – Dépôts de tarifs et de services
(en nombre de pages) 108

V – Décisions notables, 1987 109

I – Services intérieurs

	1986	1987
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 168	2 184
Aéronefs à voilure fixe	2 000	2 006
Aéronefs à voilure tournante	168	178
Transporteurs nationaux	1 219	1 251
Transporteurs étrangers	949	933
Permis	3 469	3 635
Nouveaux permis émis	412	444
Permis remplacés	488	650
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 006	1 107
Reportées de l'année précédente	241	199
En attente à la fin de l'année	199	187
Traitées pendant l'année	1 048	920
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	23
Agriculteurs «volants »	98	89
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	31	38
Décisions et ordonnances		
Décisions	895	929
Ordonnances	522	655
Avis publics		
Requêtes	346	362
Audiences	0	0

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1986 Vols	1986 Places	1987 Vols	1987 Places
Affrètement pour voyage tout compris (AVTC)*				
En provenance du Canada	1 336	192 282	953	132 191
En provenance de l'étranger	177	28 459	87	9 429
Intérieurs	208	25 326	–	–
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	730	42 469	700	69 799
En provenance de l'étranger	266	24 221	452	27 829
Intérieurs	20	2 032	–	–
Fret (en provenance du Canada)	318	–	1 094	–
Fret (en provenance de l'étranger)	792	–	1 360	–
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	2 516	459 520	1 833	322 385
En provenance de l'étranger (VARA)	364	46 291	217	20 662
En provenance de l'étranger (Aff.)	2	690	3	890
VARA (intérieurs)	1 495	346 798	696	88 420
VARA/AVTC *				
En provenance du Canada	12 018	2 159 061	12 169	2 375 515
En provenance de l'étranger	41	9 374	29	6 302
Intérieurs	48	8 268	26	13 179

* Les statistiques ne comprennent pas les changements apportés aux programmes d'affrètement.

III – Services internationaux Requêtes portant sur des permis et vols

	1986	1987
Demandes de permis		
Requérants canadiens	46	46
Requérants étrangers	127	151
Demandes de vols par des non-titulaires (Exploitants américains de petits aéronefs)	36	32

IV – Dépôts de tarifs et de services (en nombre de pages)

		1986	1987
Tarifs d'affrètements		13 849	13 480
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		9 653	6 266
Tarifs-passagers	Intérieurs : Can. – É.-U.	30 112	47 865
	Outre-mer	115 925	157 109
Tarifs-marchandises	Intérieurs : Can. – É.-U.	6 553	9 168
	Outre-mer	8 696	8 523
Nombre total de pages		**184 788**	**242 411**

V – Décisions notables, 1987

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTÉRIEURS			
10331	12 janvier	Air Canada : annulation de l'autorisation de desservir London et Sault Ste. Marie en vertu du permis n° ATC 501/50(S).	Agrément
10363	15 janvier	Quebecair : transfert de contrôle de 1848-7199 Québec Inc. à Gestion Conifair Inc., Nordair Inc., Aviation Inc. et Placement C.M.I. Inc. dont les droits et obligations ont été assignés à 2439-2805 Québec Inc.	Non-refus
10396	29 janvier	Air Ontario Limited : transfert de contrôle, par l'entremise de la société mère Delplax Holdings Limited, de Austin Airways Limited à 574561 Ontario Limited et Patamark Investment Limited.	Non-refus
10473	23 février	Air Montreal Inc. : service de la classe 2 à Halifax, Montréal et Toronto.	Agrément
10491	26 février	Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Limitée : transfert de contrôle de Canadien Pacifique Limitée à Pacific Western Airlines Corporation.	Non-refus
10580	1er avril	Trans Fair Inc. : service de la classe 3 à Sept-Îles, Havre-St-Pierre, Baie-Johan Beetz, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, St-Augustin et Blanc-Sablon (Qc) et à Goose Bay (T.-N.).	Rejet
10599	9 avril	Pacific Western Airlines Ltd. : regroupement de divers permis des classes 1 et 2 en un permis de la classe 1; suppression de la condition n° 2 du permis n° ATC 1788/68(S), des conditions nos 1 et 2 du permis n° ATC 1787/68(NS), des conditions nos 2 et 3 du permis n° ATC 1023/59(S) et de la condition n° 1 du permis n° ATC 576/51(NS).	Agrément partiel

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10648	24 avril	Pacific Western Airlines Ltd. : modification de tous les permis de Pacific Western Airlines Ltd. et de la compagnie Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée, de sorte qu'elles puissent exploiter leurs services sous la raison sociale «Lignes aériennes Canadien International» ou «Lignes aériennes Canadien».	Agréement avec modification
10796	12 juin	153331 Canada Limited : service de la classe 2 à Kingston, London, Ottawa, Sarnia, Sault Ste. Marie, Sudbury, Thunder Bay, Toronto et Windsor (Ont.).	Agrément
10819	19 juin	1. Air Ontario Limited : transfert de contrôle de 152160 Canada Inc. et Air Canada à Austin Airways Ltd., et cession des services aériens commerciaux d'Air Ontario Limited à Austin Airways Limited.	Non-refus
		2. Changement de nom à Air Ontario Inc.	Agrément
10860	8 juillet	Pacific Western Airlines Ltd : modification de tous les permis de PWA et de la compagnie Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée, afin qu'elles puissent exploiter leurs services sous la raison sociale «Lignes aériennes Canadien International» ou «Lignes aériennes Canadien».	Agrément
10861	8 juillet	Okanagan Helicopters Ltd. : Sealand Helicopters Ltd. et Toronto Helicopters Ltd. - transfert de contrôle à 154604 Canada Limited.	Non-refus
10866	9 juillet	Air Satellite Inc. : service de la classe 2 à Rimouski et Forestville (Qc).	Agrément
10867	9 juillet	Bo-Air Inc. : service de la classe 4 à Gillam (Man.).	Rejet
10923	30 juillet	First Air : ajout des points Igloolik, Pelly Bay, Spence Bay et Yellowknife (T.N.-O.) au permis nº ATC 2500/75(NS).	Agrément
10930	31 juillet	Air Canada : suppression du point Yarmouth (N.-É.), à compter du 1er août 1987.	Agrément

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10993	4 septembre	Air Ontario : regroupement des permis nos ATC 3736/84(NS) et ATC 3791/84(NS) en un seul permis de la classe 2, et ajout des points Winnipeg (Man.), Kenora, Fort Frances, Dryden, Thunder Bay et Sudbury (Ont.) au nouveau permis.	Agrément
11015	9 septembre	CP Air : suspension de l'autorisation de desservir Sudbury (Ont.) en vertu du permis n° ATC 2844/78(S) pendant un an, à compter du 9 septembre 1987.	Agrément
11110	29 octobre	City Express : autorisation de desservir Sept-Îles (Qc) en vertu du permis n° ATC 3198/80(NS).	Agrément
11114	2 novembre	Northland Air Manitoba Ltd. : ajout du point Churchill (Man.) au permis n° ATC 624/52(NS).	Agrément
11165	1er décembre	Northland Air Manitoba Ltd. : ajout des points Norway House et Cross Lake (Man.) au permis n° ATC 624/52(NS).	Rejet
11169	2 décembre	Pacific Western Airlines Corp. : regroupement de PWA et de CP Air.	Non-refus
11190	15 décembre	Norcanair : cession de ses permis à Time Air Inc.	Non-refus
11204	18 décembre	Air Montreal Inc. : service de la classe 2 à Montréal et Vancouver.	Agrément
11211	30 décembre	Calm Air : ajout des points Gjoa Have, Spence Bay et Pelly Bay (T.N.-O.) au permis n° ATC 540/50(NS).	Rejet
11222	31 décembre	Federal Express : nouvel examen des requêtes approuvées dans la décision n° 7700 du 25 octobre 1983.	Autorisation confirmée
CLASSE 9-4 (CANADIENS)			
10333	13 janvier	Northwest Territorial Airways Ltd. : suppression des restrictions visant le nombre et le type d'aéronefs des groupes D, F et G prévues au permis n° ATC 369/66(CF).	Agrément
10458	17 février	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe G), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrément

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10708	19 mai	Minerve Canada : service de la classe 9-4 (groupes G et H), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrément
10685	8 mai	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe H), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrément
10881	17 juillet	Vacationair Inc. : service de la classe 9-4 (groupes F, G et H), à partir d'une base située à Toronto (Ont.).	Agrément
11001	3 septembre	Conifair Aviation Inc. : ajout d'aéronefs du groupe F au service de la classe 9-4 autorisé par le permis nº ATC 805/82(CF).	Agrément
11086	19 octobre	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe F), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrément
11219	23 décembre	Regent Air Limited : service de la classe 9-4 (groupe H), à partir d'une base située à Toronto (Ont.).	Agrément
CLASSE 8 (SERVICES INTERNATIONAUX)			
10378	23 janvier	Air Atlantic Ltd. : Halifax/Bangor/ Portland-Montréal.	Agrément
10541	19 mars	- CP Air : Anchorage/Montréal (Mirabel)/New York. - Flying Tiger Line : Anchorage/ Montréal (Mirabel)/New York.	Rejet Agrément
10438	9 février	CP Air : Toronto/Rio de Janeiro/ Saõ Paulo.	Agrément
10361	15 janvier	Continental Airlines : Washington/ Ottawa/Montréal.	Agrément
10553	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Los Angeles/ Calgary/Edmonton.	Agrément
10554	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Denver/Great Falls/ Calgary/Edmonton.	Agrément
10555	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Los Angeles/ San Francisco/Vancouver.	Agrément
10556	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Spokane/Vancouver.	Agrément

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10758	2 juin	Highland Express Airways Ltd. : Toronto/Glasgow.	Agrément
10734	27 mai	US Air : New York/Ottawa.	Agrément
10801	16 juin	American Airlines, Inc. : San José/Vancouver.	Agrément
11002	4 septembre	Air Montreal Inc. : Montréal/Orlando.	Agrément
11087	19 octobre	American Airlines, Inc. : San Juan/ Toronto/Montréal.	Agrément
11157	27 novembre	America West Airlines, Inc. : San Francisco/Calgary/Edmonton.	Agrément
Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'accord SRLN entre le Canada et les États-Unis			
10354	14 janvier	City Express : service de la classe 9-2, Toronto/Rochester.	Rejet
10401	30 janvier	City Express : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Agrément
10401	30 janvier	Air Ontario Ltd. : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10401	30 janvier	Skywalker : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10401	30 janvier	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10655	29 avril	AIR BC : service de la classe 9-2, Vancouver/Portland.	Rejet
10610	10 avril	Air Nova, Inc. : service de la classe 9-2, - Saint John/Boston. - Yarmouth/Boston.	 Agrément Rejet
10610	10 avril	Air Atlantic : service de la classe 9-2, - Yarmouth/Boston. - Saint John/Boston.	 Rejet Agrément
10355	14 janvier	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Louisville (KY).	Agrément
10440	10 février	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Flint (MI).	Agrément
10478	24 février	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Saginaw (MI).	Agrément

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10445	13 février	Air BC : service de la classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agrément
10835	25 juin	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Harrisburg/Allentown.	Agrément
10628	16 avril	Commuter Express : ajout du point Saginaw comme co-terminus au permis de la classe 9-2, n° ATC 963/85(CF).	Agrément
11226	31 décembre	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Syracuse/Albany.	Rejet
11137	19 novembre	Air Ontario Ltd. : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Agrément
11007	4 septembre	Time Air Inc. : service de la classe 9-2, Calgary/Lethbridge/Great Falls.	Agrément
11226	31 décembre	Air Niagara Express Inc. : service de la classe 9-2,Toronto/Syracuse/Albany.	Rejet
11226	31 décembre	Air Ontario, Inc. : service de la classe 9-2, Toronto/Albany/Syracuse.	Agrément
11226	31 décembre	Skywalker : service de la classe 9-2, Toronto/Syracuse.	Rejet
11137	19 novembre	City Express : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Rejet
11137	19 novembre	Ontario Express Ltd. : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Rejet
11049*	29 septembre	Mall Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Ottawa/Rochester.	Agrément
11048*	29 septembre	Mall Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Toronto/Rochester.	Agrément
11221	30 décembre	Commuter Express : ajout des points Kalamazoo et South Bend comme co-terminus au permis de la classe 9-2 n° ATC 963/85(CF).	Agrément
11156*	27 novembre	Chautauqua Airlines, Inc. : service de la classe 9-2,Hamilton/Pittsburg.	Agrément
11186*	14 décembre	San Juan Airlines, Inc. : service de la classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agrément
11185*	14 décembre	Britt Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Cleveland/London.	Agrément

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10354	14 janvier	Skywalker : service de la classe 9-3, Île de Toronto/Rochester.	Agrément
10655	29 avril	Skylink Airlines : service de la classe 9-3, Vancouver/Portland/Salem/Eugene/Midford.	Agrément
10329	6 janvier	Hyack Air (1981) Ltd. : service de la classe 9-3, Victoria/Seattle.	Agrément
10820	19 juin	Huron Aviation, Inc. : service de la classe 9-3, Sarnia/Akron.	Agrément
10827*	22 juin	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de la classe 9-3, Dent Island/Seattle et Mink Island/ Seattle.	Agrément
10826*	22 juin	Lake Union Air Service, Inc. : service de la classe 9-3, Seattle/Tyee Spit/Lund/ Cortes Bay Marina/Stewart Island Resort - co-terminus	Agrément
		Lake Union Air Service, Inc. : service de la classe 9-3 à Seattle et à plusieurs points en C.-B.	Agrément

*transporteurs aériens des États-Unis.

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I – Requêtes, 1987 118

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre 1987
Sommaire 118

III – Permis délivrés, 1987 119

I – Requêtes, 1987

Requêtes	Nombre
Projets de tarifs de droits de pilotage publiés (article 23 de la *Loi sur le pilotage*)	
Administration de pilotage de l'Atlantique	1
Administration de pilotage des Grands Lacs	–
Administration de pilotage des Laurentides	–
Administration de pilotage du Pacifique	1
Avis d'acquisitions proposées (article 27 de la LNT)	1
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports*)	8
Permis de transport par eau	7
Droits d'exploitation intérimaire accordés	4
Ordonnances et décisions	
Décisions rendues en 1987	11
Ordonnances rendues en 1987	18

II – Cabotage, demandes d'exemption Du 1er janvier au 31 décembre 1987 Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	45
Navigation autre que le cabotage	29
Total	**74**

Décisions

Recommandées	53
Rejetées	4
Retirées	12
Annulées/Dossiers fermés	2
En cours	3

III – Permis délivrés, 1987

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Woodlands Marine Inc.*	1
	Total	**1**
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	14
	Beluga Tours Ltd.*	1
	Beluga Transportation Ltd.*	1
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Pine Creek Construction Ltd.*	3
	Sidney McKay	2
	Total	**239**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	31
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**99**

*Droits d'exploitation intérimaire accordés.

APPENDICE E

Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Paiements certifiés, 1987

	Paiements certifiés(1) 1986			Paiements certifiés(1) 1987		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	13,8	–	–	13,3(2)	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	20,4	–	–	20,4	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,8	6,6	–	4,3(2)	7,0	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	7,0	32,5	0,5	7,0	33,9	0,5
Total (Programme)	**25,4**	**59,5**	**0,5**	**24,6**	**61,3**	**0,5**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**302**	**12 789**	**39**	**228(2)**	**13 422**	**43**
Nombre de réclamations examinées	**288**	**14 293**	**40**	**214(2)**	**13 283**	**39**

(1) Millions de dollars.
(2) Chiffre estimatif.

APPENDICE F
Comité de révision

I – Activités par mode de transport 124
II – Sélection de décisions, 1987 124

I – Activités par mode de transport

	Aérien	Ferroviaire	Autres moyens de transport	Total
Requêtes en main	**25**	**31**	**3**	**59**
Reportées	6	11	–	17
Reçues en 1987	19	20	3	42
Requêtes retirées	6	3	–	9
Requêtes étudiées en 1987	**16**	**22**	**3**	**41**
Agréées	4	8	1	13
Rejetées	11	14	2	27
Refusées	1	–	–	1
Requêtes reportées à 1988	3	6	–	9

II – Sélection de décisions, 1987

Requérant/Objet	Décision
Comité de révision	
1. Canadien Pacifique Limitée Objet : Ordonnance WDR 1987-005 et décision WDR 1987-01 du CTCF, 16 janvier 1987 (abandon de la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulée).	Requête agréée. Décision nº 1987-01, 12 août 1987.
2. Procureur général de Terre-Neuve Objet : Décision et ordonnance R-39045 du CTCF, 12 et 14 février 1986 respectivement (taux du CN pour le transport par conteneurs entre la terre ferme et Terre-Neuve).	Requête agréée. Décision nº 1987-02, 28 août 1987.
3. Canadien Pacifique Limitée Objet : Ordonnance R-28432 du CTCF, 28 février 1979 (abandon de la subdivision Tring).	Requête agréée. Décision nº 1987-03, 20 novembre 1987.

Requérant/Objet	Décision
Ministre des Transports	
1. Soundair Corporation (Commuter Express) Objet : Décision 9981 du CTA, 26 juillet 1986 (rejet touchant un service de la classe 9-2 entre Toronto, Canada et Détroit, É.-U.).	Requête rejetée. Jugement : 18 février 1987.
2. Rog-Air Limited (Frontier Air) Objet : Décision 10395 du CTA, 27 janvier 1987 (rejet touchant un service de la classe 2 entre Timmins et Winisk–Peawanuck).	Requête agréée. Jugement : 26 mai 1987.
3. James Douglas Watson Objet : Décision 10303 du CTA, 13 décembre 1986 (autorisation d'ajouter le point Hamilton au permis nº ATC 1641–66(NS) de la classe 2 d'Air Ontario Ltd.).	Requête rejetée. Jugement : 10 août 1987.
4. Bearskin Lake Air Service Ltd. Objet : Décision 10320 du CTA, 24 décembre 1986 (rejet touchant l'ajout des points Geraldton, Fort Hope, Lansdowne House et Pickle Lake au permis nº ATC 2653–77(NS) de la class 3).	Requête rejetée. Jugement : 26 août 1987.
Gouverneur général en conseil	
1. Denis Perron, Québec MNA, *et al* Objet : Décision 10363 du CTA, 15 janvier 1987 (transfert de contrôle de Quebecair).	Requête rejetée. Décret CP 1987-1143, 4 juin 1987
2. Gouvernement du Manitoba Objet : Ordonnance R-40536 du CTCF, 10 avril 1987 (taux inférieurs du CN pour le transport du grain).	Requête rejetée. Décret CP 1987-1693, 14 août 1987.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche, 1987

Rapports de recherche[1]

		Numéro
B. Jacques	*Le transport océanique de vrac au Canada : une analyse de la performance économique -- une synthèse*	1987/01

Autres publications[1]

Suivi du transport aérien : Rapport final du projet

Documents de travail

		Numéro
A.N. Spector	*An Economic Evaluation of Capacity Issues in the Potential Joint Track Usage Territory Between Kamloops and Mission City, B.C.*	10-87-01
W. Hurley et A.N. Spector	*Modelling Rail Network Equilibria*	30-87-02
C. Dineen et R. Baldwin	*Great Lakes - St. Lawrence Vessel Costing Model*	30-87-03

[1] Disponibles en anglais seulement